RP 145/2017 rd

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås ändringar i lagen om transportservice och 58 andra lagar som har samband med den. Samtidigt föreslås det att lagen om vissa internationella kombinerade transporter, lagen om fordonstrafikregistret, lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare, lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare och lagen om registrering av fordon upphävs.

Propositionen utgör den andra delen av det s.k. transportbalksprojektet, genom vilket spetsprojekten i regeringsprogrammet för skapande av en digital tillväxtmiljö samt smidigare författningar genomförs. Riksdagen har godkänt projektets första skede och gett den nya lagen namnet lag om transportservice. Syftet med denna proposition är att genomföra transportbalksprojektets andra del genom att komplettera lagen om transportservice så att den omfattar hela trafiksystemet. Genom lagen om transportservice möjliggörs en kundorienterad utveckling av mobilitet som tjänst.

Propositionen syftar till att förändra nuläget, då regleringen av marknaden är splittrad på flera olika författningar. Då bestämmelserna samlas i en lag blir det lättare att betrakta marknaderna för transportservice som en helhet och att bedöma om bestämmelserna är ändamålsenliga och om aktörerna har jämlika verksamhetsförutsättningar. Genom propositionen främjas också målet med bättre och smidigare författningar. Regleringen av trafiken baserar sig i hög grad på internationella avtal, standarder, rekommendationer och andra internationella arrangemang, samt på Europeiska unionens lagstiftning. I förslaget förenhetligas bestämmelserna om olika trafikformer och ges riktlinjer inom den referensramen.

För att målen i lagen om transportservice ska kunna uppnås behövs öppna data och kommunikation via öppna gränssnitt. Man fortsätter öppna data som gäller mobilitetstjänster genom att Trafikverket åläggs att öppna data som beskriver användningen av tjänster som det får i sin besittning samt den statistik och de studier det producerar via ett öppet gränssnitt i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda användare, tjänsteleverantörer eller tjänster. Möjligheterna att erbjuda enhetliga resekedjor och kombinerade tjänster förbättras ytterligare genom möjligheterna att till samma tjänstehelhet koppla biljetter inte endast för väg- och spårtrafiken utan också för flyg- och sjötrafiken, olika mobilitetstjänster såsom hyrfordonstjänster, olika serie- eller säsongprodukter samt rabatter. Enligt förslaget ska det genomföras så att en person kan tillåta att en tredje part för personens räkning uträttar ärenden med hjälp av hans eller hennes användarnamn för olika tjänster.

Genom en helhetsreform av trafikregistren ska det bli möjligt att utnyttja det stora datakapital som finns i registren på ett nytt sätt. Genom att regleringen som gäller trafikregister förnyas stärks de registrerades egna möjligheter att utnyttja uppgifter om sig själva och att dra nytta av bättre mobilitetstjänster. Dessutom utökas företagens möjligheter att bedriva forskning och utveckling och att erbjuda mobilitetstjänster, samt förbättras Trafiksäkerhetsverkets myndighets- och serviceverksamhet. En central del av reformen är att praxis för utlämnande av registeruppgifter reformeras enligt de krav och möjligheter digitaliseringen medför. Det föreslås att bestämmelserna i lagen om fordonstrafikregistret och lagen om registrering av fordon i sin helhet ska överföras till lagen om transportservice. Dessutom föreslås det att bestämmelserna om förande av register i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, fordonslagen, järnvägslagen, lagen om farkostregistret, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, lagen om registrering av fartygspersonal, fartygsregisterlagen och luftfartslagen överförs till lagen om transportservice. I det föreslagna trafik- och transportregistret ingår uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare, trafikmedel samt persontillstånd för trafik. Det föreslås bestämmelser om vilka uppgifter som ska införas i registret, förvaringstider och överlåtelse av uppgifter. Förslaget innebär att bestämmelserna i EU:s allmänna dataskyddsförordning i fråga om personuppgifter anpassas nationellt på det sätt som förordningen medger.

I fråga om luftfart föreslås det att bestämmelserna om tillträde till marknaden i luftfartslagen ska tas in i lagen. Det föreslås att möjligheten till nationell reglering av fjärrstyrd flygverksamhet ska kvarstå i lagen. Det föreslås att bestämmelserna om tillståndspliktig flygtrafik samt om behörighet och utbildning för flygbesättningen flyttas till lagen om transporttjänster. Det föreslås att de nationella tillståndsprocesserna för organisationers och personers tillstånd för att få tillgång till marknaden ska göras smidigare och att anmälningspliktig verksamhet i flygarbete och utbildning av flygbesättningar ska möjliggöras också nationellt i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning.

I fråga om sjöfarten föreslås det att de bestämmelser som specificerar den fria sjöfarten i fråga om cabotage och dispens för utländska fartyg ska flyttas från lagen angående rättighet att idka näring till lagen om transportservice. Det föreslås att beviljandet av dispens överförs från ministeriet till Trafiksäkerhetsverket. Det föreslås att behörighetskraven för fartygspersonal flyttas från lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg till lagen om transportservice, samtidigt som bestämmelserna förtydligas till vissa delar. Enligt förslaget ska administrationen av systemet med sjömansläkare överförs från Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården till Trafiksäkerhetsverket, som redan administrerar systemen med luftfartsläkare, järnvägsläkare och järnvägspsykologer, och som utfärdar direktiv till läkarna för bedömningen av körförmågan för fordonsförare inom vägtrafiken. I propositionen ingår också bestämmelser som har samband med utvecklandet av utbildningssystemet inom sjöfarten. Till den delen är det fråga om att uppfylla internationella krav.

Det föreslås att bestämmelserna om tillgång till järnvägsmarknaden och koncession för järnvägsföretag ska flyttas från järnvägslagen till lagen om transporttjänster. Koncession ska i fortsättningen beviljas av Trafiksäkerhetsverket i stället för av kommunikationsministeriet. Det föreslås också att bestämmelserna om behörighet för förare inom järnvägssystemet överförs. Kraven baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. Bestämmelserna lättas upp till den del de inte baserar sig på direktivet. Det föreslås att det i lagen om transportservice endast ska föreskrivas om förare inom järnvägssystemet. Andra uppgifter inom järnvägssystemet som är väsentliga för säkerheten ska i fortsättningen administreras genom säkerhetsstyrningssystemen hos järnvägstrafikidkare och dem som administrerar bannätet, och om dem ska inte längre föreskrivas i lag. Behörigheten att utfärda normer på lägre nivå föreslås i sin helhet överföras till Trafiksäkerhetsverket.

Det föreslås att bestämmelserna om utövande av spårbunden stadstrafik överförs från lagen om spårbunden stadstrafik till lagen om transportservice.

I fråga om vägtrafiken föreslås det att bestämmelserna om sociallagstiftningen inom vägtrafiken och om övervakningsutrustning i vägtrafiken samt bestämmelserna i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är företagare ska tas in i lagen. Dessutom föreslås det att bestämmelserna om internationell vägtrafik i lagen om transportservice kompletteras med bestämmelser ur lagen om vissa internationella kombinerade transporter. På så sätt samlas bestämmelserna om yrkesmässig trafik så koncentrerat som möjligt i samma lag. För avläggande av yrkesbehörighet för lastbils- och bussförare föreslås det att nuvarande modell ska kvarstå, så att yrkeskompetens avläggs genom deltagande i formbunden utbildning. Det föreslås att behörigheten för Trafiksäkerhetsverket och undervisnings- och kulturministeriet att godkänna utbildningscentra ska vara oförändrad.

Ett utkast till proposition har behandlats i rådet för bedömning av lagstiftningen, som har gett ett utlåtande i ärendet. Utkastet till proposition har också behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och förvaltning och ett samrådsförfarande enligt 11 § i kommunallagen har genomförts.

Avsikten är att lagarna ska träda i kraft den 1 juli 2018. Den ändring av lagen om transportservice som gäller Lagändringen om tillgång på någon annans vägnar i lagändringen om transportservice avses dock träda i kraft den 1 januari 2019.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL ... 1
INNEHÅLL ... 3
ALLMÄN MOTIVERING ... 15
1 INLEDNING ... 15
2 NULÄGE ... 16
2.1 Lagstiftning och praxis ... 16
2.1.1 Digitalisering och data ... 16
2.1 2 Tillträde till och verksamhet på marknaden (transporttjänster) ... 26
2.1.3 Yrkeskompetens ... 29
2.1.4 Passagerares rättigheter ... 37
2.1.5 Funktionssäkerhet (beredskap) ... 40
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen utomlands och i EU ... 41
2.2.1 Digitalisering och data ... 41
2.2.2 Transportmarknaden ... 43
2.2.3 Yrkeskompetens ... 44
2.2.4 Passagerares rättigheter ... 47
2.2.5 Funktionssäkerhet (beredskap) ... 47
2.3 Bedömning av nuläget ... 47
2.3.1 Digitalisering och data ... 47
2.3.2 Transportmarknaden ... 59
2.3.3 Yrkeskompetens ... 61
2.3.4 Passagerares rättigheter ... 66
2.3.5 Driftsäkerhet ... 67
3 PROPOSITIONENS MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN ... 68
3.1 Digitalisering och data ... 68
3.1.1 Informationsreglering under den andra fasen av lagen om transportservice ... 68
3.1.2 Totalreform av bestämmelserna om trafik- och transportregistret ... 72
3.1.2 Datalager ... 73

3.1.3 Ändamål ... 74

3.1.4 Utlämnande av uppgifter ... 75

3.1.5 Mina data ... 78

3.1.6 Utveckling av Trafiksäkerhetsverkets verksamhet ... 78

3.2 Transporttjänster ... 80

3.2.1 Vägtrafikens målsättning och de viktigaste förslagen ... 80

3.2.2 Spårtrafikens målsättning och de viktigaste förslagen ... 80

3.2.3 Sjöfartens målsättning och de viktigaste förslagen ... 80

3.2.4 Luftfartens målsättning och de viktigaste förslagen ... 81

3.3 Bedömning av genomförandealternativ ... 81

3.3.1 Förslaget om tillgång på någon annans vägnar ... 81

3.3.2 Elektroniska fraktsedlar ... 82

3.3.3 Yrkeskompetens inom vägtrafiken ... 82

3.3.4 Ändringar i järnvägstrafiken ... 84

3.3.5 Rätten för hemtjänst- och turismföretag och andra motsvarande aktörer att bedriva taxitrafik utan tillstånd ... 85

3.3.6 Yrkeskompetens för bussförare ... 86

3.3.7 Yrkeskompetens inom sjöfart ... 87

4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER ... 87

4.1 Ekonomiska konsekvenser ... 87

4.1.1 Konsekvenser för hushållen ... 87

4.1.2 Konsekvenser för företag och verksamhetsutövare ... 90

4.1.3 Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin ... 100

4.1.4 Sammanfattning av de direkta ekonomiska konsekvenserna ... 104

4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet ... 107

4.2.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för myndigheternas verksamhet ... 107

4.2.2 Konsekvenser av förändringar som berör luftfarten för myndigheternas verksamhet ... 108

4.2.3 Konsekvenser av förändringar som berör sjöfarten för myndigheternas verksamhet ... 108

4.2.4 Konsekvenser av förändringar som berör spårtrafiken för myndigheternas verksamhet ... 109

4.2.5 Konsekvenser av förändringar som berör vägtrafiken för myndigheternas verksamhet..... 109

4.3 Miljökonsekvenser..... 109

4.3.1 Miljökonsekvenser av en bättre tillgång till information..... 110

4.3.2 Yrkeskompetens..... 111

4.4 Övriga samhälleliga konsekvenser..... 111

4.4.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för jämställdheten och jämlikheten ... 111

4.4.2 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för barn..... 112

4.4.3 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för människors psykiska eller fysiska hälsa, välfärd och fördelningen av välfärd..... 112

4.4.4 Konsekvenser för medborgarnas ställning och verksamheten i samhället... 112

4.4.5 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för sysselsättningen och arbetslivet... 113

4.4.6 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för brottsbekämpningen och säkerheten 113

4.4.7 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för den regionala utvecklingen..... 114

4.4.8 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för informationssamhället114

5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN..... 119

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial..... 119

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats..... 120

5.2.1 Digitalisering och data..... 120

5.2.2 Utlåtanden om bestämmelserna om vägtransporter..... 122

5.2.3 Utlåtanden om bestämmelserna om järnvägstrafik..... 123

5.2.4 Utlåtanden om bestämmelserna om sjöfart..... 124

5.2.5 Utlåtanden om bestämmelserna om luftfart..... 124

5.2.6 Utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen..... 125

6 ANDRA FAKTORER SOM INVERKAR PÅ PROPOSITIONEN..... 126

6.1 Propositionens samband med Ålands självstyrelse..... 126

6.2 Samband med andra propositioner..... 126

DETALJMOTIVERING..... 128

1 MOTIVERING TILL LAGFÖRSLAGEN..... 128

1.1 Förslaget till lag om ändring av lagen om transportservice..... 128

AVDELNING I: Allmänt ... 128

1 kap.: Allmänna bestämmelser ... 128

AVDELNING II: Trafikmarknaden ... 129

1 kap.: Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken ... 129

2 kap.: Internationella vägtransporter ... 131

3 kap.: Krav på förare i vägtrafik. ... 131

4 kap.: Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare ... 137

5 kap.: Marknaden för järnvägstrafik ... 139

6 kap.: Bedrivande av spårbunden stadstrafik ... 141

7 kap.: Kompetens inom järnvägstrafiken ... 145

8 kap.: Förarutbildning inom järnvägstrafiken ... 162

9 kap.: Sjöfart på Finlands vattenområden ... 168

10 kap.: Behörighet för fartygspersonal ... 169

11 kap.: Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar. ... 175

12 kap.: Tillståndspliktig luftfart ... 179

13 kap.: Behörigheter och utbildning för flygbesättningar ... 182

AVDELNING III ... 183

1 kap.: Persontransporttjänster. ... 183

2 kap.: Informationens och informationssystemens interoperabilitet ... 183

3 kap.: Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt ... 188

4 kap.: Offentligt stöd för trafiktjänster. ... 189

5 kap.: Förmedlings- och kombinationstjänster ... 189

AVDELNING IV: Myndigheter och tillsyn ... 190

1 kap.: Myndigheternas verksamhet. ... 190

2 kap.: Skötsel av myndighetsuppgifter ... 194

3 kap.: Trafikläkarsystemet ... 197

4 kap.: Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter till andra aktörer ... 203

AVDELNING V Trafik- och transportregistret ... 212

1 kap. Allmänna bestämmelser ... 212

2 kap. Uppgifter i registret. ... 218

3 kap. Utlämnande av uppgifter ... 231

AVDELNING VI: Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser ... 247

1 kap.: Administrativa påföljder och ändringssökande ... 247

2 kap.: Straffbestämmelser ... 255

VII AVDELNING: IKRAFTTRÄDANDE ... 256

1 kap.: Ikraftträdande och övergångsbestämmelser ... 256

1.2 Lag om ändring av körkortslagen ... 259

1.3 Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ... 261

1.4 Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon. ... 261

1.5 Lag om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ... 261

1.6 Lag om ändring av fordonslagen ... 261

1.7 Lag om ändring av fordonsskattelagen ... 262

1.8 Lag om ändring av 70 och 77 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg 262

1.9 Lag om ändring av lagen om inteckning i fartyg ... 263

1.10 Lag om ändring av fartygsregisterlagen ... 263

2 kap. Bestämmelser om registrering av fartyg och införande av fartyg under byggnad i registret. ... 264

5 kap. Avförande av fartyg och fartygsbyggen ur registret. ... 264

1.11 Lag om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen ... 265

1.12 Lag om ändring av 96 § i värnpliktslagen ... 265

1.13 Lag om ändring av bilskattelagen ... 265

1.14 Lag om ändring av lagen angående rättighet att idka näring ... 265

1.15 Lag om ändring av 45 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik ... 266

1.16 Lag om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet 266

1.17 Lag om ändring av 22 och 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet ... 266

1.18 Lag om ändring av 13 och 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen 267

1.19 Lag om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet ... 268

1.20 Lag om ändring av luftfartslagen ... 268

14 kap.: Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden . 271

1.21 Lag om ändring av 59 § i avfallslagen 273

1.22 Lag om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag273

1.23 Lag om ändring av 95 § i lagen om fiske 273

1.24 Lag om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten.. 273

1.25 Lag om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik 273

1.26 Lag om ändring av 1 och 3 § i lagen om inteckning i luftfartyg 276

1.27 Lag om ändring av 3 b och 12 § i lagen om förarexamensverksamhet 276

1.28 Lag om ändring av 1 och 6 § i lagen om beskattning av rederibolag och redare 276

1.29 Lag om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning 276

1.30 Lag om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal 277

1.31 Lag om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal 277

1.32 Lag om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg 277

2 kap. Fartygsbemanning och vakthållning. 277

1.33 Lag om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen 278

1.34 Lag om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket 278

1.35 Lag om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor 279

1.36 Lag om ändring av 23 och 24 § i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs 279

1.37 Lag om ändring av sjölagen 279

1 kap. Allmänna stadganden om fartyg 279

2 kap. Fartygs registrering 279

4 kap. Kvarstad på fartyg 279

5 kap. Partrederi 280

10 a kap. Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja 280

11 a kap. Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka 280

15 kap. Befordran av passagerare och resgods 280

1.38 Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 280

1.39 Lag om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner 281

1.40 Lag om ändring av 14 § i sjöräddningslagen 281

1.41 Lag om ändring av 9 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen 281

1.42 Lag om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen ... 281

1.43 Lag om ändring av bränsleavgiftslagen ... 282

1.44 Lag om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen ... 282

1.45 Lag om ändring av järnvägslagen ... 283

1.46 Lag om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser ... 286

1.47 Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot ... 286

1.48 Lag om ändring av 42 och 91 § i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten ... 287

1.49 Lag om ändring av 24 a § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården 287

1.50 Lag om ändring av lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng 287

1.51 Lag om ändring av vägtrafiklagen ... 287

5 kap. Förare och körrätt. ... 287

1.52 Lag om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter ... 287

1.53 Lag om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen ... 288

1.54 Lag om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande ... 288

1.55 Lag om ändring av lagen om farkostregistret ... 288

3 kap. Uppgifter i registret. ... 288

4 kap. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter. ... 288

5 kap. Uppgifternas offentlighet och utlämnande av uppgifter. ... 288

6 kap. Registreringsverksamhet. ... 289

1.56 Lag om ändring av 69 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken ... 289

1.57 Lag om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar ... 289

1.58 Lag om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift ... 289

1.59 Lag om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador ... 289

2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER ... 290

3 IKRAFTTRÄDANDE ... 294

4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING ... 294

LAGFÖRSLAG ... 311

Lag om ändring av lagen om transportservice ... 311

Lag om ändring av körkortslagen ... 386

Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ... 390

Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon 392

Lag om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon..... 394

Lag om ändring av fordonslagen..... 395

Lag om ändring av fordonsskattelagen 397

Lag om ändring av 70 och 77 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.. 399

Lag om ändring av lagen om inteckning i fartyg 400

Lag om ändring av fartygsregisterlagen..... 401

Lag om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen..... 406

Lag om ändring av 96 § värnpliktslagen..... 407

Lag om ändring av bilskattelagen 408

Lag om ändring av lagen angående rättighet att idka näring 410

Lag om ändring av 45 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik 411

Lag om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet 412

Lag om ändring av 22 och 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet..... 413

Lag om ändring av 13 och 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen..... 414

Lag om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet 416

Lag om ändring av luftfartslagen 418

Lag om ändring av 59 § i avfallslagen 425

Lag om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag.... 426

Lag om ändring av 95 § i lagen om fiske..... 427

Lag om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten428

Lag om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik..... 429

Lag om ändring av 1 och 3 § i lagen om inteckning i luftfartyg..... 435

Lag om ändring av 3 b och 12 § i lagen om förarexamensverksamhet..... 436

Lag om ändring av 1 och 6 § i lagen om beskattning av rederibolag och redare.. 437

Lag om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning 438

Lag om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal 439

Lag om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal 440

Lag om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg441

Lag om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen 443

Lag om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket 444

Lag om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor 445

Lag om ändring av 23 och 24 § i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs 446

Lag om ändring av sjölagen 447

Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 451

Lag om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner 452

Lag om ändring av 14 § sjöräddningslagen 453

Lag om ändring av 9 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen 454

Lag om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen 455

Lag om ändring av bränsleavgiftslagen 456

Lag om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen 457

Lag om ändring av järnvägslagen 458

Lag om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser 461

Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot 462

Lag om ändring av 42 och 91 § i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten 464

Lag om ändring av 24 a § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården 465

Lag om ändring av 14 § i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng 466

Lag om ändring av vägtrafiklagen 467

Lag om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter 468

Lag om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen 469

Lag om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande 470

Lag om registrering av farkoster 471

Lag om ändring av 69 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken ... 473

Lag om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar ... 474

Lag om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift ... 475

Lag om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador ... 476

PARALLELLTEXT ... 477

Lag om ändring av lagen om transportservice ... 477

Lag om ändring av körkortslagen ... 604

Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet ... 610

Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon ... 613

Lag om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ... 615

Lag om ändring av fordonslagen ... 617

Lag om ändring av fordonsskattelagen ... 620

Lag om ändring av 70 och 77 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ... 624

Lag om ändring av lagen om inteckning i fartyg ... 625

Lag om ändring av fartygsregisterlagen ... 627

Lag om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen ... 636

Lag om ändring av 96 § värnpliktslagen ... 637

Lag om ändring av bilskattelagen ... 638

Lag om ändring av lagen angående rättighet att idka näring ... 640

Lag om ändring av 45 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik ... 642

Lag om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet ... 643

Lag om ändring av 22 och 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet ... 645

Lag om ändring av 13 och 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen ... 647

Lag om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet ... 650

Lag om ändring av luftfartslagen ... 652

Lag om ändring av 59 § i avfallslagen ... 682

Lag om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag.... 683

Lag om ändring av 95 § i lagen om fiske 684

Lag om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten685

Lag om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik 686

Lag om ändring av 1 och 3 § i lagen om inteckning i luftfartyg 698

Lag om ändring av 3 b och 12 § i lagen om förarexamensverksamhet 699

Lag om ändring av 1 och 6 § i lagen om beskattning av rederibolag och redare .. 700

Lag om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning 701

Lag om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal 702

Lag om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal 704

Lag om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg705

Lag om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen 716

Lag om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket 717

Lag om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor 718

Lag om ändring av 23 och 24 § i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs 719

Lag om ändring av sjölagen 720

Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport 727

Lag om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner 729

Lag om ändring av 14 § sjöräddningslagen 730

Lag om ändring av 9 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen 732

Lag om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen 733

Lag om ändring av bränsleavgiftslagen 735

Lag om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen 737

Lag om ändring av järnvägslagen 738

Lag om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser 750

Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot 751

Lag om ändring av 42 och 91 § i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten 753

Lag om ändring av 24 a § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården 755

Lag om ändring av 14 § i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng 756

Lag om ändring av vägtrafiklagen 757

Lag om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter 768

Lag om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen 769

Lag om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande 770

Lag om registrering av farkoster 771

Lag om ändring av 69 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken 786

Lag om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar ... 787

Lag om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift 789

Lag om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador 790

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Syftet med transportbalksprojektet som inleddes i november 2015 är att genomföra två av spetsprojekten i regeringsprogrammet för Juha Sipiläs regering, projekt för att bygga upp en digital affärsverksamhetsmiljö och göra regleringen smidigare. Man har beslutat att transportbalksprojektet ska genomföras i tre faser på grund av det vittomfattande innehållet. I den första fasen har i synnerhet bestämmelser om transportmarknader och -tjänster för landtrafik inkluderats i lagstiftningsreformen. I den andra fasen genomförs de övriga centrala målen som har uppställts för projektet. I den tredje fasen finslipas lagstiftningshelheten.

Det är önskvärt att utveckla kundorienteringen, marknadsvillkoren och interoperabiliteten i fråga om transporttjänsterna. Genom att samla regleringen på lagnivå av transporttjänsterna i en och samma lag främjas möjligheten att granska transportsystemet som en helhet och underlättas interoperabiliteten mellan systemets olika delar. Ett centralt mål är att underlätta införandet av nya innovationer, digitalisering och automation samt genomförandet av konceptet mobilitet som en tjänst (Mobility as a Service, MaaS). Utgångspunkterna är verksamhet på marknadens villkor samt högklassiga, förmånliga och effektivt producerade tjänster som svarar på användarnas behov. Målet är att i synnerhet information som gäller transportsystemet ska vara tillgänglig för kunderna, serviceproducenterna och myndigheterna inom systemet på ett så öppet och mervärdesskapande sätt som möjligt.

Regeringspropositionen om det första skedet (regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den, RP 161/2016 rd) gavs till riksdagen hösten 2016. Riksdagen antog lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den i april 2017. I den andra fasen som nu inleds samlas bestämmelser om marknader och transporttjänster för flyg-, sjö- och spårtrafik i lagen om transportservice (320/2017) så att de bildar en konsekvent helhet tillsammans med de bestämmelser om i första hand vägtrafik som infördes i lagen om transportservice under den första fasen. För alla trafikformer bedöms det huruvida bestämmelserna om transportverksamhet i den nya lagen utgör en ändamålsenlig helhet.

Under den andra fasen förbättras förutsättningarna för en digitalisering av transportservicen och utnyttjandet av information. Detta genomförs genom att förenhetliga regleringen samt till nödvändiga delar skapa ny reglering om användning och utlämnande av information som gäller transportservice samt om trafikregister.

Dessutom förnyas regleringen om yrkesbehörighet i transportbranschen i vidare bemärkelse. I synnerhet görs en kritisk granskning av nationell tilläggsreglering som uppfyller de internationella kraven. Samtidigt kontrolleras det om den offentliga styrningen av transportsystemet, t.ex. fastställandet av förpliktelser för offentlig service, har genomförts på ett ändamålsenligt sätt. I fråga om transportsystemets funktionssäkerhet utvärderas också bestämmelser om beredskap för störningar i normala förhållanden och beredskap för undantagsförhållanden som kompletterar beredskapslagen.

Största delen av författningsgrunden inom trafiksektorn härstammar från Europeiska unionen (EU) och internationella organisationer (IMO, ICAO, UNECE). Regleringen är i hög grad beroende av trafikformen och kraven som gäller transporter varierar mellan olika trafikformer. Trots detta utgångsläge underlättar behandlingen av olika trafikformer i samma lag granskningen av transportsystemet som en helhet. Identifieringen av bästa praxis och ändamålsenligheten hos lagstiftningen stöds också av detta tillvägagångssätt.

Ett av projektets syften är att skapa nationella riktmärken för hur digitaliseringen och automatiseringen ska framskrida. Redan idag kan giltigheten för olika tillstånd samt olika villkor och begränsningar med anknytning till tillstånd bäst kontrolleras i myndighetens register. En förbättring av den elektroniska informationsförmedlingen bör redan inom den närmaste framtiden innebära att till exempel en läkare kan meddela Trafiksäkerhetsverket, som fungerar som tillsynsmyndighet, om uppfyllandet av de hälsokrav som utgör ett villkor för beviljandet av det tillstånd som krävs för att få framföra ett trafikmedel. Den myndighet som i praktiken kontrollerar tillstånd ute på vägarna, till exempel polisen, skulle också få information om tillståndets giltighet via det elektroniska systemet och behovet att bära med sig olika kort, intyg och övriga dokument skulle försvinna. Ett system som är lätthanterligt ur användarens synvinkel innebär en minskning av den administrativa bördan och riskerna för felaktigheter i myndigheternas verksamhet. Denna utveckling går långsammare i en internationell verksamhetsmiljö, men är oundviklig även där och borde således främjas aktivt.

I fråga om automationen vill man i förslaget i fråga om skrivsättet klargöra att trafikmedel i fortsättningen även kan framföras av en automat. Kraven som gäller föraren har utan undantag fastställts så att de lämpar

sig för en fysisk person som agerar som förare. De kan således inte som sådana tillämpas på situationer där föraren inte är en fysisk person, åtminstone inte inne i trafikmedlet. De kan således inte som sådana tillämpas när föraren är en automat eller när trafikmedlet är fjärrstyrt. Vilka krav som ska ställas på föraren i sådana situationer har ännu inte fastställts internationellt.

Inom ramarna för transportbalksprojektet granskas transportsystemet med avseende på marknaden och kunden. Den miljö- och säkerhetsbaserade regleringen har dock lämnats utanför projektet. Dessutom omfattar projektet varken reglering med anknytning till trafikstyrning eller bestämmelser som gäller trafiknätet eller bilparken. Inte heller sådana frågor i vilka man ingriper med andra metoder än nationell lagstiftning (avtalsfrågor, internationella föreskrifter) granskas inom ramarna för projektet. I trafikbranschen behandlas även för tillfället frågor som har att göra med tillhandahållande av tjänster, men som inte på grund av dessa gränsdragningar behandlas i denna regeringsproposition. Inom flygtrafiken är en sådan fråga till exempel införandet av fjärrstyrd flygledning i Finland, vilket innebär att flygtrafiktjänster vid flera flygfält skulle kunna skötas från en och samma plats. En ändring av de nationella myndighetsbestämmelserna pågår till denna del och dessutom påverkas EU-regleringen på EU-nivå. I fråga om järnvägarna är öppnandet av persontrafiken för konkurrens beroende av förnyandet av avtalsarrangemangen. Detta är alltså bara exempel på projekt som främjar utbudet av tjänster.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

2.1.1 Digitalisering och data

2.1.1.1 Informationsreglering under den första fasen av transportbalksprojektet

I III avd. 2 kap. 1 § i lagen om transportservice förpliktas aktörer som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik att tillhandahålla väsentliga uppgifter om sin tjänst. Paragrafen är den enda av paragraferna i lagens första fas som gäller alla trafikslag. Den är också i enlighet med definitionerna så omfattande som möjligt: paragrafen gäller alla aktörer från de som tillhandahåller traditionella transporttjänster till aktörer som tillhandahåller olika typer av stödtjänster såsom parkeringstjänster.

Med väsentliga uppgifter avses enligt paragrafen åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, pris och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet. Listan är inte uttömmande, eftersom de väsentliga uppgifterna varierar mellan olika tjänster. Enligt 4 mom. i paragrafen får genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser utfärdas om den väsentliga informationen och de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet. En förordning utfärdades den 7 september 2017.

Den som tillhandahåller mobilitetstjänster ska se till att de väsentliga uppgifterna enligt paragrafen överförs till ett öppet gränssnitt, dvs. uppgifterna ska kunna användas fritt med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem och finnas att tillgå i maskinläsbar form i ett standardformat som enkelt kan behandlas. Trafikverket ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för förmedling av väsentlig information.

Syftet med 2 § i samma kapitel är att möjliggöra tillhandahållande av enskilda resekedjor från dörr till dörr. I paragrafen förpliktas den som tillhandahåller tjänster inom väg- och spårtrafik att ge dem som tillhandahåller mobilitets- och förmedlingstjänster tillträde till det försäljningsgränssnitt som används för biljett- och avgiftssystemet. Dessutom åläggs parterna att samarbeta för att möjliggöra nödvändiga praktiska arrangemang.

Syftet med III avd. 2 kap. 3 § som gäller offentliga upphandlingar är för sin del att främja interoperabiliteten mellan biljett- och betalningssystemen. Paragrafen förpliktar de behöriga myndigheterna att främja interoperabiliteten mellan biljettsystemen så att offentliga medel inte längre styrs till anskaffning av biljett- och betalningssystem som inte är interoperabla och inte kan göras till en del av resekedjan. Det mest centrala innehållet i förpliktelsen som gäller offentliga upphandlingar finns i punkten där det fastställs att det i anbudsdokumenten ska förutsättas biljett- och betalningssystem som kan visas och är anslutna till ett datanät. I Finland är vissa biljett- och avgiftssystem redan sådana, och i fråga om många system planeras en övergång till ett sådant system.

I 4 § i kapitlet föreskrivs det om allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt. Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Kapitlets 5 § gäller för sin del interoperabiliteten hos förmedlingsskikt som sammanför tjänster och kombinationstjänster (så kallade MaaS-tjänster). Det väntas uppstå ett nytt skikt av aktö-

rer i anslutning till de bakomliggande system och tjänster som tillhandahålls för att sammanföra och förvalta de öppna gränssnitt som erbjuds av tillhandahållare av mobilitetstjänster och för att visa rätten att resa.

2.1.1.2 Biljettprojektet

Syftet med de bestämmelser i lagen om transportservice som träder i kraft vid ingången av 2018 är att trygga kompatibiliteten för de datasystem som biljettsystemen och mobilitetstjänsterna kräver. Ett öppet nätverk har skapats för aktörerna i branschen, så att alla aktörers synpunkter blir beaktade. Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket har inlett ett samarbetsprojekt i syfte att främja det praktiska genomförandet av de ovan nämnda målen i lagen om transportservice genom att definiera tekniska lösningar och praxisregler för informationsutbyte mellan olika aktörer (https://www.viestintavirasto.fi/sv/styrningochovervakning/samarbete/nationelltsamarbete/samprojekt/projektetbiljett-ochbetalningssystemensinteroperabilitet.html). Öppnandet av gränssnitten förutsätter lösningar som garanterar förtroende, dataskydd och informationssäkerhet. För att alla aktörer ska kunna framföra sina synpunkter inrättas inom ramarna för projektet ett öppet nätverk för aktörer inom branschen. Ett evenemang för inrättande av nätverket ordnades 9.3.2017.

2.1.1.3 Reglering som gäller trafikregister

Trafikregister. Avdelning V i lagen om transportservice innehåller bestämmelser om trafiktillståndsregistret. I den första fasen av lagen föreskrevs det om tillstånd för person-, gods- och taxitransporter. Trafiktillståndsregistret omfattar registrering med anknytning till sådana uppgifter. Upprätthållandet av registret överförs genom lagen om transportservice från NTM-centralen i Södra Österbotten till Trafiksäkerhetsverket samtidigt som även behörigheten att bevilja sådana tillstånd överförs till verket. Den nuvarande V avdelningen i lagen om transportservice har endast ett kapitel med en synnerligen kompakt struktur, eftersom det endast innehåller fem paragrafer. I kapitlet föreskrivs det om den registeransvarige, användningsändamålet, uppgifter som förs in i registret samt bevarande och utlämnande av dessa uppgifter.

Lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) förpliktar Trafiksäkerhetsverket att föra fordonstrafikregistret i syfte att förbättra trafiksäkerheten, minska den olägenhet för miljön som vägtrafiken orsakar och sköta beskattningsuppgifter och bilinteckningar inom vägtrafiken. Fordonstrafikregistret är ett register över fordon samt beskattningen av och inteckningar i fordon, dem som framför fordon, säkerhetsrådgivare för landtransport samt kort som används i färdskrivare vid vägtransporter. I registret införs tekniska data, identifieringsuppgifter, uppgifter om besiktning och godkännande, uppgifter som gäller användningssyfte, inteckningar och beskattning samt uppgifter om utsökning för fordonen. Fordonstrafikregistret innehåller också uppgifter om personens körkort, körrätt, förarexamen samt uppgifter med anknytning till förarens yrkesbehörighet.

I 4 kap. i lagen om fordonstrafikregistret föreskrivs det om uppgifternas offentlighet och utlämnande av uppgifter. Enligt 14 § är det möjligt att vid enskilda tillfällen utlämna uppgifter på basis av fordonets registreringstecken och tillverkningsnummer samt personbeteckning. I 15 § i lagen föreskrivs det om utlämnande av uppgifter via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Paragrafen innehåller en mycket detaljerad lista med mestadels myndigheter samt företag som sköter lagstadgade uppgifter. Dessutom redogörs det i 17 § i lagen för aktörer till vilka sekretessbelagda uppgifter får lämnas ut.

Lagen om fordonstrafikregistret möjliggör utlämnande av uppgifter för andra användningsändamål, vilka enligt 19 § i lagen är opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst, uppdatering av kundregister, statistik och forskning samt andra ändamål som den registeransvarige godkänner. Uppgifter om en fysisk person får lämnas ut för de ovan nämnda ändamålen (med undantag av statistik och forskning) endast om den verksamhet för vilken uppgifterna begärs ansluter sig till trafiksäkerhet, fordon, fordonstrafik, miljöolägenheter som fordonstrafiken orsakar eller framförandet av fordon.

Trafiksäkerhetsverket för ett register över aktörer som reglerar trafiken vid specialtransporter för att kunna sköta de utbildnings- och examensprocesser för aktörer som reglerar trafiken vid specialtransporter som föreskrivs i 49 § i vägtrafiklagen (267/1981) samt för att kunna sköta andra myndighetsuppgifter med anknytning till godkännande av aktörer som reglerar trafiken vid specialtransporter som ingår i myndighetens uppgifter (EKL-registret). Uppgifterna i EKL-registret är en del av uppgifterna i fordonstrafikregistret.

Järnvägstrafikregister. Uppgifter om järnvägssystemet i Finland hanteras för närvarande i flera olika register som upprätthålls av Trafiksäkerhetsverket. I lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009, behörighetslagen) föreskrivs det om behörighetsregistret och registret över kompletterande intyg (RAHEKE). Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som

framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (*lokförardirektivet*) sattes i kraft genom behörighetslagen. Inrättandet av ett behörighetsregister och registrets informationsinnehåll grundar sig för sin del på EU:s lokförardirektiv. Kommissionen utfärdade dessutom den 3 december 2009 förordningen (EU) nr 36/2010 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. Regleringen i fråga påverkar kraven som gäller vilka uppgifter som får ingå i registret. Certifikat och tilläggsbevis beviljas i Finland i enlighet med modellerna i kommissionens förordning. Trafiksäkerhetsverket för ett behörighetsregister för tillsyn över järnvägstrafiken, administration av uppgifter om förarbevis och behörighetsbevis, fattande av beslut om tillstånd och övervakning av dem, säkerställande av järnvägstrafiken, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och utförande av andra uppgifter inom verkets ansvarsområde. Regleringen på lagnivå specificeras i statsrådets förordning om uppgifter som ska registreras i behörighetsregistret och registret över kompletterande intyg i järnvägssystemet (11/2013).

Enligt 44 § i behörighetslagen får uppgifter ur behörighetsregistret och registret över kompletterande intyg lämnas ut till myndigheter och i fråga om behörighetsregistret även till verksamhetsutövare. Till övriga delar tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999,offentlighetslagen) på utlämnandet av uppgifter, och i fråga om behandling av uppgifter tillämpas personuppgiftslagen (523/1999).

Uppgifterna i behörighetsregistret förvaras i registret i enlighet med bestämmelserna i behörighetslagen. Huvuddelen av uppgifterna avförs ur registret 10 år från den dag då behörigheten för en person i säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter har löpt ut.

Enligt 47 a § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet får uppgifter trots sekretessbestämmelserna på begäran lämnas ut ur registret över kompletterande intyg till behöriga finländska myndigheter och till järnvägs- och haverimyndigheter i andra medlemsstater, om det är behövligt på grund av den gränsöverskridande verksamheten. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i eller föreskrivs eller bestäms med stöd av lag eller i Europeiska unionens lagstiftning. Till de registrerade lämnas uppgifter ut i enlighet med vad som föreskrivs i personuppgiftslagen. Vidare konstateras det i paragrafen att när uppgifterna lämnas ut ska den registeransvarige och mottagaren se till att de skyddas på behörigt sätt.

Dessutom för Trafiksäkerhetsverket ett fordonsregister (RAHKAT) för att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera fordon. I järnvägslagen (304/2011) föreskrivs det om skyldigheten att föra ett fordonsregister. I 68 § 5 mom. i järnvägslagen fastställs de aktörer som åtminstone ska ha tillgång till uppgifterna i fordonsregistret vid behov. Sådana aktörer är bland annat säkerhetsmyndigheter, organ som undersöker olyckor och järnvägsoperatörer. I paragrafen föreskrivs det också om utlämnande av uppgifter utanför EU- och EES-området. Fordonsuppgifter lämnas ut utanför EU eller EES-området i enlighet med kommissionens beslut 756/2007/EG och beslutet 2012/757/EU. Personuppgifter får inte utlämnas utanför EU- eller EES-området. Uppgifter som ingår i ett register ska i praktiken inte utlämnas regelbundet. Till övriga delar tillämpas offentlighetslagen på utlämnande av uppgifter ur fordonsregistret.

Inom järnvägstrafiken finns det också internationella register, bland annat det europeiska virtuella fordonsregistret ECVVR. ECVVR är inte ett egentligt register utan en sökmotor. Avsikten är att EU-ländernas nationella fordonsregister kopplas till sökmotorn före utgången av 2011. Efter detta kan man via ECVVR också se uppgifter om fordon i andra medlemsstater som gått med i ECVVR. Efter att Finland anslutit sitt fordonsregister till ECVVR blir det även möjligt att bevilja aktörer i branschen tillträde till informationen i registret.

I den gällande lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) föreskrivs det om registret över spårbunden stadstrafik. På utlämnande av uppgifter som sparats i registret tillämpas offentlighetslagen. I allmänhet utlämnas uppgifter ur register för järnvägstrafiken i liten omfattning för annat än myndighetsverksamhet. Järnvägstrafiken öppnas gradvis för konkurrens och den spårbundna stadstrafiken utvidgas, vilket i framtiden kan öka intresset också för ett mer omfattande utnyttjande av uppgifter som gäller spårtrafiken.

Register för flygtrafiken. Trafiksäkerhetsverket är Finlands luftfartsmyndighet, som sköter den allmänna säkerheten inom luftfarten, främjar luftfartens miljövänlighet och sköter uppgifter med anknytning till både flygtrafiken och dess smidighet. För att sköta sina myndighetsuppgifter för Trafiksäkerhetsverket luftfartygs- och certifikatregister. I registren införs uppgifter som behövs för beviljande av och tillsyn över tillstånd samt registrering av luftfartyg. I luftfartslagen (864/2014) föreskrivs det om förande av luftfartygsregister och certifikatregister. Ett av användningssyftena är att samla information för förande av register. I 24-31 § i luftfartslagen föreskrivs det om offentligheten för uppgifter i luftfartygsregistret och certifikatregistret. För beslut och tillsyn som gäller tillstånd får i registret föras in behövliga uppgifter om läkarundersökningar och

hälsotillståndet för en fysisk person. Lagen gör det möjligt att på enskild begäran lämna ut uppgifter ur luftfartygsregistret på basis av luftfartygets registreringstecken och ur certifikatregistret på basis av personbeteckning. I 27 § i lagen föreskrivs det om utlämnande av uppgifter i elektronisk form. Innan uppgifter lämnas ut skall mottagaren lägga fram en utredning om skydd för uppgifterna. Mottagaren får lämna vidare uppgifter som denne erhållit endast för skötseln av lagstadgade uppgifter.

I 28 § i luftfartslagen föreskrivs det om utlämnande av uppgifter genom teknisk anslutning. Föreskriften möjliggör utlämnande av uppgifter för finansierings- och försäkringsverksamhet, besiktningsverksamhet, reservdelsförsäljnings- och reservdelsunderhåll, fastställande av flygtrafikavgifter samt annan därmed jämförbar verksamhet. Enligt paragrafen får uppgifter om en fysisk person lämnas ut endast om den verksamhet för vilken uppgifterna begärs ansluter sig till säkerheten inom luftfarten, luftfartyg, flygtrafiken eller de miljöolägenheter som flygtrafiken orsakar. Utlämnande av uppgifter för till exempel direktmarknadsföring är inte möjligt med stöd av luftfartslagen.

I 31 § i lagen föreskrivs det om utlämnande av känsliga uppgifter till myndigheterna och myndigheter som undersöker olyckor. Trots sekretessbestämmelserna får känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret lämnas ut till finska myndigheter och utländska luftfartsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor, om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i lag eller bestäms med stöd av lag.

Uppgifter ur luftfartygsregistret utlämnas till myndigheter och organisationer som sköter lagstadgade uppgifter i Finland och utomlands samt till enskilda medborgare. Uppgifter utlämnas till företag som sköter lagstadgade uppgifter, t.ex. Finavia Abp. Dessutom utlämnas uppgifter till både finländska och utländska flygplatser bl.a. för fastställande av flygtrafikavgifter och uppgifter utlämnas också för granskning av riktigheten hos uppgifter om ägaren och luftfartyget i samband med försäljning av luftfartyg. Uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret utlämnas i relativt liten omfattning. I regel är bestämmelserna i luftfartslagen skrivna så att utlämnandet av uppgifter sker elektroniskt.

Register för sjötrafiken. I fartygsregisterlagen (512/1993) föreskrivs det om registeruppgifter om fartyg som används i sjöfart. Dessutom föreskrivs det om registrering av fartyg i fartygsregisterförordningen (874/1993). Syftet med lagen är uttryckligen förande av fartygsregister. Enligt 1 § i den gällande lagen ska fartygsregister föras över finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa. Fartygsregister förs av Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket för fartygsregister för Fastlandsfinlands del och Statens ämbetsverk på Åland ansvarar för fartyg vars hemort är landskapet Åland. I fartygsregistret registreras individualiseringsuppgifter om fartyget och uppgifter om fartygets ägare. I fartygsregistret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt övriga servitut som gäller fartyget. I anslutning till fartygsregistret förs ett fartygsbyggnadsregister och ett sådant historikregister som avses i 2 a kap. i fartygsregisterlagen. Fartygsregisterlagen innehåller inga bestämmelser om utlämnande av uppgifter. På utlämnande av uppgifter tillämpas offentlighetslagen.

Fartygsregistret är i regel offentligt. Offentligheten hos registeruppgifter regleras av offentlighetslagen och personuppgiftslagen. Års- och månadsstatistik från fartygsregistret publiceras på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor. Utifrån uppgifterna i registret publiceras varje månad en lista över Finlands handelsflotta per fartyg och det sammanlagda tonnaget. Listan baserar sig på internationella sjöfartsorganisationens, IMO:s, Circular letter 3004. Uppgifter utlämnas inte utanför EU- eller EES-området.

Trafiksäkerhetsverket för dessutom ett sjömansregister för att uppfylla sina lagstadgade skyldigheter som registerförare i fråga om fartygets besättning, sjöfolkets kompetens, registrering och hälsotillstånd samt för att uppfylla de internationella förpliktelser som är bindande för Finland och övriga uppgifter som tillhör Trafiksäkerhetsverkets verksamhetsområde. Sjömansregistret innehåller uppgifter om sjöfolks sjötjänstgöring, utbildning och kompetens. I lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006) föreskrivs det om förandet av ett sjömansregister. I 8 § i lagen konstateras det att sjömansregistret omfattas av lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. På behandlingen av personuppgifter i sjömansregistret och på den registrerades rättigheter tillämpas personuppgiftslagen. I registret antecknas personuppgifter, uppgifter om sjötjänst (fartygets namn, tjänstgöringsperiodens start- och slutdatum, tjänstgöringstid, uppgift och trafikområde), utbildningar med anknytning till kompetens för professionell sjövart och uppgifter om kompetens (beviljade och förnyade behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis, dispenser från behörighetskraven samt hälsorelaterade undantagslov). I 8 § i lagen om registrering av fartygspersonal föreskrivs det om bevarandet av uppgifter (50 år).

På utlämnande av de registeruppgifter som fastställs i lagen om registrering av fartygspersonal tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. På behandlingen av personuppgifter i sjömansregistret

och på den registrerades rättigheter tillämpas personuppgiftslagen. Detta innebär att personuppgifter som har registrerats i fartygsregistret och sjömansregistret inte kan utlämnas för till exempel direktmarknadsföring eller andra kommersiella ändamål.

Trafiksäkerhetsverket ska varje år lämna de uppgifter om behörighetsbevis och intyg om erkännande av behörighetsbevis som räknas upp i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav på utbildning för sjöfolk (2008/106/EG, nedan direktivet om minimikrav på utbildning) till EU-kommissionen. Uppgifterna som lämnas ut omfattar uppgifter som har registrerats före den 31 december året innan. Alla personuppgifter som avses i bilaga V till direktivet ska avidentifieras innan de lämnas till kommissionen. Utlämnade uppgifter får endast användas inom ramarna för de villkor och begränsningar som nämns i direktiv 2008/106/EG.

Trafiksäkerhetsverket utlämnar registeruppgifter om sjöfart huvudsakligen för myndighetsverksamhet. I övrigt har uppgifter utlämnats i liten omfattning. Uppgifter har utlämnats för bland annat forskningsändamål och fartygsregisteruppgifter på företagsnivå har utlämnats för marknadsföringsändamål.

Trafiksäkerhetsverket för också ett farkostregister som omfattas av lagen om farkostregistret (424/2014). Segel- och motorbåtar med en längd av minst 5,5 meter ska införas i farkostregistret. Båtar ska också registreras om motorns effekt enligt tillverkarens uppgift är minst 15 kW, dvs. mer än 20 hästkrafter. Registreringsplikten gäller också andra farkoster med motor, såsom vattenskotrar och farkoster som ägs av staten eller kommunen.

I 5 kap. i lagen föreskrivs det om utlämnande av uppgifter som finns i farkostregistret. Registeruppgifterna har i hög grad gjorts tillgängliga för allmänheten så att uppgifterna i farkostregistret med undantag för innehavarens personuppgifter är öppet tillgängliga. Öppna data för registeruppgifter har publicerats elektroniskt på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor. Det öppna datamaterialet som publicerats från farkostregistret innehåller rikligt med tekniska uppgifter om farkoster. Materialet inkluderar bland annat årsmodell, tillverkningsår, längd, vikt, modell, märke, högsta tillåtna motoreffekt och användningskommun.

2.1.1.4 Trafiksäkerhetsverket som registeransvarig

Trafiksäkerhetsverket samlar, administrerar och producerar information om trafikmedel, förare, företag och utbildningar inom vägtrafiken, luftfarten, sjöfarten och spårtrafiken. Uppgifterna används i första hand för myndighetsuppgifter. Trafiksäkerhetsverket och i synnerhet dess föregångare Fordonsförvaltningscentralen har sedan 1990-talet tillhandahållit uppgifter för både myndigheter och kommersiella aktörer. För närvarande har största delen av verkets informationsbank anknytning till register- och tillståndsuppgifter som behövs för att sköta myndighetsuppgifter. I fråga om trafikformer är mängden registeruppgifter störst för vägtrafiken.

Uppgifter från Trafiksäkerhetsverkets register utlämnas till myndigheter och till organisationer som sköter lagstadgade uppgifter. Uppgifter utlämnas också till företag för deras affärsverksamhet samt till enskilda medborgare. Myndigheter som utnyttjar Trafiksäkerhetsverkets uppgifter är bland annat kommunerna, polisen, försvarsmakten och Tullverket. De mest centrala kommersiella aktörerna är främst privata organisationer som tillhandahåller olika typer av informations- och marknadsföringstjänster. Aktörerna utgörs också i allt högre grad av företag, vars verksamhet på olika sätt har anknytning till trafiksektorn. Uppgifter utlämnas också bland annat för olika analysändamål såsom beskrivning av olika trafikrelaterade marknader och undersökning av trafikläget.

Uppgifterna som Trafiksäkerhetsverket har lämnat ut har i praktiken koncentrerats till uppgifter från fordonstrafikregistret, delvis på grund av affärsverksamhetspotentialen hos tjänster med anknytning till fordon och fordonstrafik men också delvis på grund av att den trafikslagsspecifika lagstiftningen begränsar utlämnandet av uppgifter om olika trafikformer.

Trafiksäkerhetsverket har genomfört tekniska lösningar som gör det möjligt att utnyttja informationen. Tekniska metoder för utlämnande av uppgifter har varit direkt användning av verkets datasystem samt olika typer av gränssnitt applikation till applikation. Dessutom har Trafiksäkerhetsverket utlämnat uppgifter i olika filformat i form av satsvisa körningar. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller också olika skräddarsydda informationstjänster såsom separat utplockning av uppgifter.

År 2016 utlämnades cirka 750 miljoner dataenheter från Trafiksäkerhetsverkets register. Mängden utlämnade uppgifter har ökat stadigt. År 2015 utlämnades cirka 500 miljoner dataenheter. Cirka 70 avtalspartner utövar affärsverksamhet med stöd av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Den kalkylmässiga omsättningen av kärnverksamhet som grundar sig på Trafiksäkerhetsverkets uppgifter uppgår till cirka 70-100 miljoner euro. Tra-

fiksäkerhetsverket använder de erhållna intäkterna till att täcka de kostnader som uppstår i verksamheten med anknytning till informationstjänster.

Det är Trafiksäkerhetsverket som fattar beslut om utlämnande av registeruppgifter, med undantag för situationer där uppgiften som utlämnas är en enskild uppgift, en offentlig uppgift eller en statistikuppgift. Utlämnandet av uppgifter grundar sig på ansökan och Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd att få uppgifter. I fall där utlämnandet av uppgifter har grundat sig på ett avtal om utlämnande av uppgifter mellan Trafiksäkerhetsverket och ett företag, har företaget ansökt om tillstånd att få uppgifter hos Trafiksäkerhetsverket för kundens del (slutanvändaren av uppgifterna). Tillståndet att få uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har beviljat på ansökan (förvaltningsbeslut) har delgetts företagets kund, dvs. slutanvändaren, av företaget. Trafiksäkerhetsverket har haft möjlighet att avstå från att utlämna uppgifter i fall där villkoren för utlämnande av uppgifter inte uppfylls.

2.1.1.5 Skydd av personuppgifter

Trafikregistren innehåller både personuppgifter och andra uppgifter. Med personuppgifter avses alla uppgifter som gäller en fysisk person som är identifierad eller kan identifieras. När det gäller behandlingen av personuppgifter ska villkoren i personuppgiftslagstiftningen uppfyllas.

I beredningen av lagförslaget är personuppgiftslagen (22.4.1999/523) fortsättningsvis den allmänna lagen som tillämpas på behandling av personuppgifter. De föreslagna lagarna avses träda i kraft 1.7.2018. Situationen har således förändrats, eftersom 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) börjar tillämpas 25.5.2018.

Personuppgiftslagen tillämpas på automatisk behandling av personuppgifter samt på annan behandling av personuppgifter då personuppgifterna utgör eller är avsedda att utgöra ett personregister eller en del av ett sådant. Vid sådan behandling av personuppgifter ska bestämmelserna i personuppgiftslagen iakttas, om inte annat bestäms någon annanstans i lag. Syftet med personuppgiftslagen är att genomföra de grundläggande fri- och rättigheter som tryggar skydd för privatlivet samt övriga grundläggande fri- och rättigheter som tryggar skyddet för den personliga integriteten vid behandling av personuppgifter samt att främja utvecklandet och iakttagandet av god informationshantering.

I personuppgiftslagen föreskrivs det om bland annat allmänna principer för behandlingen av personuppgifter (5–9 §), registerbeskrivning (10 §), behandling av känsliga uppgifter och personbeteckning (11–13 §), behandling av personuppgifter för forskning, statistik och myndigheternas planerings- och utredningsuppgifter samt utlämnande av uppgifter för personmatrikel, släktforskning och direktmarknadsföring (14–19 §), översändande av uppgifter till stater utanför Europeiska unionen (22–23 §), den registrerades rättigheter (24–31 §), datasäkerhet och förvaring av uppgifter (32–35 §) samt datasekretessmyndigheternas verksamhet och anmälningar till dessa myndigheter (36–47 §). Personuppgiftslagen innehåller också bestämmelser om skadeståndsskyldighet (47 §) och personregisterförseelse (48 §). Genom personuppgiftslagen ändrades den tidigare personregisterlagen så att lagstiftningen överensstämmer med kraven i Europeiska unionens personuppgiftsdirektiv (95/46/EG). Arbetet med att förnya personuppgiftslagen pågår vid justitieministeriet som en följd av att allmänna dataskyddsförordningen träder i kraft. En arbetsgrupp under ledning av justitieministeriet har under våren 2017 berett ett betänkande om en ny nationell allmän lag om skydd av personuppgifter som ska stiftas inom ramarna för det nationella spelrum som förordningen tillåter.

Förutom personuppgiftslagen finns det flera speciallagar och förordningar om myndighetsregister och behandling av personuppgifter i dessa register. Till exempel grundar sig förandet av trafikregister i hög grad på den ovan nämnda speciallagstiftningen. Enligt 8 § 1 mom. i personuppgiftslagen är det en grund för behandling av personuppgifter att det bestämts om behandlingen i lag eller behandlingen föranleds av en uppgift eller förpliktelse som anvisas den registeransvarige i lag eller som påförts honom med stöd av lag. Känsliga uppgifter får enligt 12 § 1 mom. 5 punkten i personuppgiftslagen behandlas endast om behandlingen regleras i lag eller föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den registeransvarige i lag.

I fråga om skydd av personuppgifter ska det beaktas att offentlighetsprincipen i Finland i regel omfattar även personregister som myndigheterna förfogar över. Det är fråga om en balansering av olika rättigheter: då skyddet av personuppgifter och privatlivet begränsar behandlingen av personuppgifter, förordar offentlighetsprincipen öppenhet även i fråga om personuppgifter som myndigheterna förfogar över. I Finland har denna balansering av rättigheter lösts så att offentlighetslagen tillämpas i fråga om utlämnande av uppgifter från en myndighets personregister. På övrig behandling av personuppgifter vid en myndighet tillämpas personuppgiftslagen och eventuella speciallagar.

2.1.1.6 Offentlighetsprincipen och utlämnande av uppgifter ur myndighetsregister

Offentlighetsprincipen beskrivs i 12 § 2 mom. i grundlagen. Inom förvaltningen förverkligas offentlighetsprincipen i synnerhet i form av vars och ens rätt att få uppgifter från handlingar och andra registreringar som myndigheterna förfogar över. Offentligheten för registreringar är inte begränsad enbart till de berörda parterna, utan har karaktären av allmän offentlighet.

De allmänna bestämmelserna om offentlighet och sekretess i fråga om myndigheternas registreringar har koncentrerats till offentlighetslagen, som är en allmän lag inom sitt område. Enligt 1 § 1 mom. i offentlighetslagen är myndighetshandlingar offentliga, om inte något annat föreskrivs särskilt i denna lag eller i någon annan lag. Dessutom har var och en enligt 9 § 1 mom. i offentlighetslagen rätt att ta del av en offentlig myndighetshandling.

På utlämnande av personuppgifter ur myndigheternas personregister tillämpas offentlighetslagen (RP 96/1998 rd, s. 27 och 41). I 8 § 4 mom. i personuppgiftslagen föreskrivs följande: om rätten att få uppgifter ur myndigheternas personregister och om annat utlämnande av personuppgifter ur dessa personregister gäller vad som föreskrivs om offentlighet för myndighetshandlingar.

Enligt 13 § 1 mom. i offentlighetslagen behöver den som begär en handling i regel inte utreda sin identitet eller motivera sin begäran. I 2 mom. i samma paragraf föreskrivs det dock att när begäran avser en sekretessbelagd handling, en uppgift ur ett personregister som förs av en myndighet eller någon annan handling ur vilken en uppgift kan lämnas ut endast under vissa förutsättningar, ska, om inte något annat särskilt bestäms, den som begär att få ta del av en handling meddela för vilket ändamål uppgifterna ska användas, lämna upplysningar om övriga omständigheter som myndigheten behöver för att kunna utreda förutsättningarna för utlämnande av uppgifter samt vid behov meddela hur uppgifterna kommer att skyddas.

Enligt 20 § 3 mom. i offentlighetslagen ska myndigheterna se till att de handlingar eller förteckningar över handlingar som är centrala för allmänhetens möjligheter att få uppgifter vid behov finns att tillgå på bibliotek eller i allmänna datanät eller på något annat för allmänheten lättillgängligt sätt. Detta har dock inte tillämpats på personregister.

Enligt 21 § i offentlighetslagen kan en myndighet för olika ändamål på begäran sammanställa och lämna ut datamaterial som bildats av tecken som registrerats i ett eller flera datasystem som myndigheten upprätthåller med hjälp av automatisk databehandling. En förutsättning är att utlämnande av datamaterialet inte på grund av de sökvillkor som använts, uppgifternas mängd eller art eller datamaterialets ändamål strider mot vad som bestäms om handlingssekretess och skydd för personuppgifter.

Offentlighetslagen tillämpas också på sättet att utlämna uppgifter ur myndigheternas personregister. I 16 § 1 mom. i offentlighetslagen föreskrivs det att uppgifter kan lämnas ut ur en myndighetshandling muntligen eller så att handlingen läggs fram för påseende och kopiering eller får avlyssnas hos myndigheten eller så att en kopia eller en utskrift av den lämnas ut. Uppgifter om det offentliga innehållet i en handling skall lämnas ut på det sätt som begärts, om inte detta medför oskälig olägenhet för tjänsteverksamheten på grund av att antalet handlingar är stort, kopiering svår att genomföra eller någon annan därmed jämförbar orsak.

När uppgifter ur ett personregister lämnas ut muntligt eller genom att lägga fram handlingen för påseende eller kopiering hos myndigheten, omfattas inte utlämnandet av de särskilda förutsättningar eller begränsningar som fastställs i offentlighetslagen. Över huvud taget faller behandlingen av personuppgifter för personliga ändamål utanför regleringen som gäller skydd av personuppgifter. I 2 § 3 mom. i personuppgiftslagen ingår ett så kallat hushållsundantag: personuppgiftslagen gäller inte behandling av personuppgifter som en fysisk person utför uteslutande för personliga eller därmed jämförbara sedvanliga privata syften.

Däremot är utlämnande av uppgifter i form av en kopia eller utskrift samt utlämnande av uppgifter i elektronisk form förenat med särskilda villkor. Då är det fråga om egentligt utlämnande av personuppgifter. Enligt 16 § 3 mom. i offentlighetslagen får personuppgifter ur en myndighets personregister, om inte något annat särskilt bestäms i lag, lämnas ut i form av en kopia eller en utskrift eller i elektronisk form om mottagaren enligt bestämmelserna om skydd för personuppgifter har rätt att registrera och använda sådana personuppgifter.

Ett sådant utlämnande förutsätter alltså att mottagaren av uppgifterna har rätt att behandla personuppgifter. Denna rätt kan grunda sig på personuppgiftslagen eller speciallagar. Enligt förarbetena till offentlighetslagen behövs en sådan begränsning av utlämnandet av personuppgifter med tanke på skyddet för de grundläggande fri- och rättigheterna - bland annat skyddet för privatlivet och den personliga integriteten - och med tanke på

de för Finland bindande internationella dataskyddsförpliktelserna. Bestämmelsen ska förhindra att personuppgifter till följd av den större offentligheten börjar registreras eller utsättas för annan datahantering i strid med bestämmelserna om skydd för personuppgifter. (RP 30/1998, s. 74.) Enligt 16 § 3 mom. i offentlighetslagen får personuppgifter dock lämnas ut för direktmarknadsföring och för opinions- eller marknadsundersökningar endast om det särskilt föreskrivs eller om den registrerade har samtyckt till detta.

När personuppgifter utlämnas i form av en kopia, en utskrift eller elektroniskt, ska myndigheten beakta 7-9 § och 11-20 § i personuppgiftslagen. Mottagaren av uppgifterna ska uppfylla de kriterier som fastställs i paragraferna om det inte är fråga om utlämnande av uppgifter för personligt bruk, vilket inte omfattas av personuppgiftslagens tillämpningsområde. Ett annat undantag är situationer där personuppgifter utlämnas för journalistiska eller konstnärliga ändamål. Enligt 2 § 5 mom. i personuppgiftslagen omfattas inte behandling av personuppgifter för redaktionella samt konstnärliga eller litterära syften av bestämmelserna i personuppgiftslagen som gäller allmänna principer för behandling av personuppgifter. Offentliga personer kan alltså i regel utlämnas ganska fritt för sådana ändamål. Mottagaren av uppgifterna som lämnats ut kan dock omfattas av andra skyldigheter. Till exempel ska mottagaren av de utlämnade uppgifterna med stöd av 32 § i personuppgiftslagen ge en utredning om skyddet av personuppgifterna (se HFD:2012:55). Mottagaren av uppgifterna ska dessutom beakta att spridning av uppgifter som kränker privatlivet är straffbart enligt 24 kap. 8 § i strafflagen (19.12.1889/39).

Att göra personuppgifter som ingår i ett personregister tillgängliga via internet är utlämnande av personuppgifter i elektronisk form. Eftersom myndigheten inte kan säkerställa mottagarens rätt att behandla uppgifter enligt 16 § 3 mom. i offentlighetslagen när uppgifter ur personregister läggs upp på internet, förutsätts i regel den registrerades samtycke eller en lagstadgad grund när personuppgifter görs tillgängliga via internet.

Med utlämnande av uppgifter i elektronisk form avses framför allt utlämnande av uppgifter i form av ett elektroniskt dokument eller via elektronisk lagringsutrustning eller internet. Utlämnande av uppgifter i elektronisk form är inte samma sak som utlämnande av uppgifter genom att öppna en teknisk användaranslutning till registret. Enligt grundlagsutskottets praxis krävs det en lagbestämmelse för att uppgifter ska kunna ges ut genom att öppna en teknisk användaranslutning till ett register (GrUU 71/2014 rd; se även HFD:2015:41).

Eftersom offentlighetsprincipen i Finland även omfattar myndigheternas personregister, är de inte sekretessbelagda endast på grund av att de innehåller personuppgifter. Myndigheternas personregister kan dock innehålla personuppgifter som har fastställts som sekretessbelagda för att trygga integritetsskyddet. Enligt 24 § i offentlighetslagen är sekretessbelagda personuppgifter till exempel uppgifter som registrerats av hälso- och socialvården, uppgifter som gäller ekonomisk ställning samt uppgifter om personliga omständigheter. Även vissa myndighetsregister, t.ex. brottsregistret, är helt sekretessbelagda enligt 24 § i offentlighetslagen. Enligt 26 § i offentlighetslagen kan en myndighet lämna ut sekretessbelagda uppgifter med samtycke av personen som uppgifterna gäller eller om det i lag tagits in bestämmelser om rätten att lämna ut uppgifter. I 29 och 30 § i offentlighetslagen föreskrivs det om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till myndigheter. När sekretessbelagda uppgifter lämnas ut, ska både förutsättningarna för utlämnande av sekretessbelagda uppgifter och förutsättningarna för utlämnande av personuppgifter uppfyllas.

På utlämnande av personuppgifter ur ett personregister tillämpas alltså 16 § 3 mom. i offentlighetslagen, om inte annat föreskrivs någon annanstans i lagstiftningen. Även om utlämnandet av personuppgifter från en myndighets personregister sker i enlighet med offentlighetslagen, tillämpas ändå de allmänna skyldigheterna i personuppgiftslagen som komplement. Sådana allmänna skyldigheter är bland annat skyldigheterna som gäller planering, noggrannhet, information och skydd samt kravet på nödvändighet. (Se OKV/441/1/2015, s. 5). OKV/441/1/2015, s. 5). När personuppgifter utlämnas, ska den som begär uppgifterna utreda hur skyldigheterna iakttas.

I fråga om 16 § 3 mom. i offentlighetslagen ska man dock beakta att det är fråga om en sekundär bestämmelse. Paragrafen tillämpas endast om det inte finns någon specialreglering. I praktiken finns det mycket specialreglering om utlämnande av uppgifter ur personregister. Även trafikregistren grundar sig i hög grad på specialreglering.

I Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning beaktas offentlighetsprincipen. Enligt artikel 86 i dataskyddsförordningen kan rätten till skydd av personuppgifter och rätten att få tillgång till allmänna handlingar jämkas samman i nationella bestämmelser. Enligt punkt 154 i motiveringarna till förordningen kan det i tillämpningen av dataskyddsförordningen tas hänsyn till rätten att få tillgång till allmänna handlingar. Rätten att få tillgång till allmänna handlingar kan betraktas som ett allmänt intresse. Personuppgifter i handlingar som innehas av en myndighet eller ett offentligt organ bör kunna lämnas ut offentligt av denna myndighet

eller detta organ, om det föreskrivs i unionsrätten eller i medlemsstatens nationella rätt som är tillämplig på myndigheten eller det offentliga organet. Denna rätt bör sammanjämka allmänhetens rätt att få tillgång till allmänna handlingar och vidare utnyttjande av information från den offentliga sektorn med rätten till skydd av personuppgifter och får därför innehålla föreskrifter om den nödvändiga sammanjämkningen med rätten till skydd av personuppgifter enligt denna förordning.

2.1.1.7 Utlämnande av uppgifter till tredjeländer

Ett av målen med EU:s lagstiftning om personuppgifter är att säkerställa det fria flödet av personuppgifter i EU-området. I lagstiftningen om personuppgifter ställs också gemensamma krav på i vilka situationer personuppgifter kan överföras till tredjeländer eller internationella organisationer. I 5 kap. i personuppgiftslagen föreskrivs det om utlämnande av personuppgifter till tredjeländer. Specialbestämmelser har utfärdats i synnerhet om utlämnande av uppgifter mellan myndigheter.

Enligt 12 § i luftfartslagen (864/2014) för Trafiksäkerhetsverket ett luftfartygsregister och ett certifikatregister för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som verket har enligt lag. Enligt 27 § 1 mom. 4 punkten får uppgifter utlämnas ur registret av grundad anledning i enskilda fall till myndigheter utanför Europeiska unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för fullgörande av myndighetsuppgifter där.

Enligt 31 § i luftfartslagen får trots sekretessbestämmelserna känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret lämnas ut till finska myndigheter och utländska luftfartsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor, om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i lag eller bestäms med stöd av lag. Uppgifterna får lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

Enligt 1 § i lagen om farkostregistret (424/2014) förs farkostregistret av Trafiksäkerhetsverket. Enligt 24 § 1 mom. 7 punkten i samma lag får offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret lämnas ut genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form av grundad anledning i enskilda fall till myndigheter utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet för fullgörande av myndighetsuppgifter där.

Enligt 4 § i fartygsregisterlagen (512/1993) förs fartygsregister av Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på Åland. Personuppgifter ur fartygsregistret utlämnas i regel inte utanför EU- eller EES-området.

Enligt 5 § i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006) ska Trafiksäkerhetsverket föra ett sjömansregister. Enligt 98 § 9 mom. i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013) ska Trafiksäkerhetsverket ge information om beviljade behörighetsbrev, certifikat om specialbehörighet, kompetensbevis och dispenser till de fördragsslutande parterna i STCW-konventionen och till redarna för att bekräfta riktigheten och giltigheten hos de av Trafiksäkerhetsverket utfärdade behörighetsbreven.

Enligt 68 § i järnvägslagen (304/2011) för Trafiksäkerhetsverket ett fordonsregister för att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera fordon. Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har trots sekretessbestämmelserna tillträde till fordonsregistret för att sköta inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som nämns i fordonsregistret. Fordonsuppgifter utlämnas i enlighet med kommissionens beslut 756/2007/EG och i enlighet med beslutet (2012/757/EU) om ändring av kommissionens beslut. Personuppgifter utlämnas i regel inte.

Enligt 38 § i behörighetslagen för Trafiksäkerhetsverket ett behörighetsregister för tillsyn över järnvägstrafiken, administration av uppgifter om förarbevis och behörighetsbevis, fattande av beslut om tillstånd och övervakning av dem, säkerställande av järnvägstrafiken, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och utförande av andra uppgifter inom verkets ansvarsområde. Trafiksäkerhetsverket utlämnar i regel inte personuppgifter utanför EU- eller EES-området.

2.1.1.8 Mina data (My Data)

Mina data (*My data*) är en personfokuserad modell för hantering och behandling av personuppgifter. De centrala principerna för Mina data är individens rätt och möjlighet att hantera sina data, omfattande och praktisk tillgång till personuppgifter samt decentralisering av och interoperabilitet i hanteringen av personuppgifter.

Idén om Mina data möjliggör på ett konkret sätt förverkligandet av individens rättigheter enligt lagstiftningen om personuppgifter. Det centrala är individens möjlighet att överföra sina uppgifter i återanvändbar form till sig själv, en bestämd plats eller en auktoriserad tjänst där de kan utnyttjas. I Mina data-tänkandet löser man alltså utmaningar med anknytning till integritetsskyddet genom att stärka individens möjligheter att själv utnyttja sina data och på ett flexibelt sätt kontrollera hur data ska insamlas, förädlas, utnyttjas och delas vidare. Det är således viktigt att personuppgifterna är i en form som tekniskt sett är lätt att använda. Tjänsterna som fungerar som datakällor ska ha ett maskinläsbart programmeringsgränssnitt (Application Programming Interface, API), med hjälp av vilket olika program kan sända begäran och utbyta data sinsemellan. Då överförs uppgifterna smidigt från en tjänst till en annan. Affärsverksamhetsmodellerna med anknytning till utnyttjande av personuppgifter öppnas också för utveckling, konkurrens och samarbete när en person till exempel kan erbjuda data som har samlats hos personen själv eller i de tjänster personen använder också till nya tjänster. Som en följd av detta uppstår möjligheter till nya och nya typer av tjänster och företag.

2.1.1.9 Avidentifiering av personuppgifter

Avidentifiering har en central roll i bedömningen av förutsättningarna för utnyttjande av uppgifter. En uppgift är avidentifierad om personuppgifterna på ett oåterkalleligt sätt omvandlas till en sådan form att den registrerade varken direkt eller indirekt kan identifieras av någon utifrån uppgiften. Inga bestämmelser har utfärdats om avidentifieringstekniker eller avidentifieringens nivå. En dataskyddsarbetsgrupp bestående av dataombudsmännen i EU har i sitt utlåtande (5/2014) konstaterat att "avidentifiering är resultatet av behandling av personuppgifter för att oåterkalleligen förhindra identifiering. När detta utförs bör den registeransvarige beakta flera aspekter beträffande alla hjälpmedel som ”rimligen” kan komma att användas för identifieringen (antingen av den registeransvarige eller av någon annan person)." Anonymisering är i nuläget utmanande teknologiskt och med tanke på tjänsternas tillgänglighet.

Om data har avidentifierats, omfattas de inte av bestämmelserna om personuppgifter. Då har aktörer som utnyttjar uppgifterna betydligt friare händer att planera nya affärsverksamhetsmöjligheter utan hinder av till exempel bundenheten till användningsändamålet eller hinder som uppstår i samband med utlämnandet av uppgifter. Aktören som utnyttjar uppgifterna ska således vara medveten om skillnaden mellan avidentifierade uppgifter och icke avidentifierade uppgifter. När uppgifter samlas in och utnyttjas är det viktigt att observera att även om uppgifterna avidentifieras i ett senare skede, innebär redan avidentifieringen i sig behandling. I praktiken måste alltså den som samlar data som innehåller personuppgifter ta hänsyn till de gällande dataskyddsbestämmelserna, oberoende av om uppgifterna senare ska avidentifieras.

2.1.1.10 Öppna data

Bestämmelserna i avdelning III i lagen om transportservice syftar till att göra de uppgifter den privata sektorn förfogar över tillgängliga via öppna gränssnitt. Väsentliga uppgifter om mobilitetstjänster ska kunna användas fritt med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem och finnas att tillgå i maskinläsbar form i ett standardformat som enkelt kan behandlas.

I samband med att data görs tillgängliga framhävs betydelsen av att metadata med anknytning till dessa data är öppna och heltäckande. Det är alltså inte i sig tillräckligt att datamaterialet görs tillgängligt för alla, utan materialet ska beskrivas noggrant till nivån för enskilda datatyper. I fråga om uppgifternas användbarhet är det viktigt för användaren av uppgifterna att veta hur det öppna materialet har samlats och vilka uppgifter det innehåller. Därför förutsätts det också att det öppna gränssnittet samt webbadressen eller -adresserna för det övriga datamaterialet som behövs för att använda gränssnittet och uppdateringar av adresserna meddelas till Trafikverket, som publicerar dessa uppgifter.

I Finland har informationskällor som tillhandahålls med offentliga medel aktivt gjorts tillgängliga för alla. Företagen berikar sina egna datakällor med öppet material, vilket skapar mervärde i affärsverksamheten. Trafiksäkerhetsverket hade före slutet av år 2016 gjort registeruppgifterna om transportmedel tillgängliga för alla trafikformer enligt principerna för öppna data. De kommande åren kommer Trafiksäkerhetsverket också att göra avidentifierade uppgifter med anknytning till certifikat inom trafiken tillgängliga. Dessutom strävar Trafiksäkerhetsverket efter att publicera data som samlas in i undersökningar genomförda med offentliga medel och resultaten av undersökningarna i enlighet med principerna för öppna data och med beaktande av dataskyddsaspekter. Trafiksäkerhetsverket gjorde det första forskningsmaterialet tillgängligt år 2016. Det var fråga om mätresultat från Grip-forskningsprojektet, som innehåller friktionsmätningsdata, bland annat uppgifter om glidning, friktion och bromsning.

Man strävade också efter att tanken om öppna offentliga data skulle nå lagstiftningsnivå under den första fasen av lagen om transporttjänster. I V avd. 1 kap. 4 § 1 mom. föreslås det att uppgifterna i den offentliga de-

len ska vara tillgängliga för allmänheten elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning. Syftet med föreskriften var att möjliggöra användning av uppgifter om verksamhetstillstånd via ett öppet gränssnitt i produktionen av olika tjänster, till exempel för att sammanställa en omfattande servicekatalog. Under riksdagsbehandlingen ändrades föreskriften så att endast uppgifter om verksamhetstillstånd och anmälningar där innehavaren är en juridisk person får göras tillgängliga via ett öppet gränssnitt.

2.1.1.11 Informationssäkerhet

När betydelsen av information och informationsförmedling ökar, ökar även betydelsen av informationssäkerhet vid tillhandahållandet av transporttjänster. Transporttjänster ska framöver planeras så att informationssäkerhet och integritet är inbyggda i dem (security and privacy by design). Enligt att av spetsprojekten i regeringsprogrammet kommer det att byggas i Finland en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet, och som en av de viktigaste åtgärderna i projektet ska det beredas och verkställas en nationell informationssäkerhetsstrategi, som ska öka tilliten till Internet och digitala verksamhetssätt. Ett av målen i informationssäkerhetsstrategin för Finland, som kommunikationsministeriet godkände den 10 mars 2016, är att Finland med tanke på digital affärsverksamhet ska ha en konkurrenskraftig och framstegsvänlig lagstiftning. Strategin syftar till en förändring som resulterar i att informationssäkerheten är inbyggd i system, tjänster och terminalutrustning av olika slag.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (*direktivet om nät- och informationssäkerhet*) trädde i kraft den 8 augusti 2016 och ska sättas i kraft nationellt senast den 9 maj 2018. De centrala målen för det nationella ikraftsättandet definieras i den nationella informationssäkerhetsstrategin, enligt vilken man i samband med ikraftsättandet av direktivet om nät- och informationssäkerhet ska trygga företagens möjligheter att samordna de nya skyldigheter som gäller hanteringen av informationssäkerhetsrisk er till en del av hanteringen av övriga risker för affärsverksamheten. Den tväradministrativa arbetsgruppen som inrättades för att förverkliga målen lämnade sin slutrapport till kommunikationsministeriet den 20 april 2017. I rapporten definieras riktlinjerna för det nationella ikraftsättandet. Ändringarna i den nationella lagstiftningen som direktivet förutsätter definieras under år 2017 och regeringen lämnar sin proposition under våren 2018. Direktivet om nät- och informationssäkerhet förpliktar medlemsstaterna att utse centrala tjänsteleverantörer inom vissa områden som är kritiska för samhällets funktion. Enligt direktivet ska medlemsstaterna förplikta de centrala tjänsteleverantörerna och vissa leverantörer av digitala tjänster att tillämpa en omfattande riskhantering i fråga om nät- och informationssäkerhet samt rapportera till de nationella myndigheterna om säkerhetsavvikelser som äventyrar tjänsterna.

2.1 2 Tillträde till och verksamhet på marknaden (transporttjänster)

2.1.2.1 Marknaden för flygtrafik

Luftfart är internationell verksamhet och regleringen av den civila luftfarten grundar sig på de gemensamma spelregler som har avtalats inom ramarna för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska unionen, Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst Eurocontrol och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). Det finns endast begränsat nationellt spelrum i regleringen av den civila luftfarten och flygtrafiken. Militär luftfart och övrig statlig luftfart är däremot verksamhet som omfattas av den nationella beslutanderätten, på vilken de ovan nämnda internationella aktörerna inte har någon direkt inverkan.

Alla innehavare av luftfartstillstånd i EU kan fritt utöva flygtrafik i EU-området. De grundläggande bestämmelserna om luftfart som följs i Finland ingår i de förordningar som tillämpas i hela EU-området och i luftfartslagen. Rätten att utöva flygtrafik inom EU för innehavare av luftfartstillstånd i EU grundar sig på den s.k. lufttrafikförordningen, (EG) nr 1008/2008. Kommersiell transport med luftballong börjar omfattas av EU-bestämmelserna den 8 april 2018 och transport med segelflygplan den 8 april 2019.

Utövandet av flygtrafik inom EU sker i regel på marknadsvillkor. Om tillräcklig service inte kan ordnas på marknadsvillkor för en viss flyglinje, kan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna enligt artikel 16 i EU:s lufttrafikförordning införa allmän trafikplikt för flyglinjen. Tjänsteleverantören ska väljas genom anbudsförfarande. Enligt 65 § i luftfartslagen beslutar Trafikverket om införande av allmän trafikplikt i Finland.

Flygbolagens verksamhet i EU övervakas av den behöriga myndigheten i enlighet med bestämmelserna i den s.k. EASA-förordningen, (EG) nr 2016/2008, och luftfartslagen (864/2014).

Specialiserad flygverksamhet eller bruksflyg kan, med undantag av flygverksamhet med hög risk, utövas inom ramarna för ett anmälningsförfarande i hela EU-området. Specialiserad flygverksamhet med hög risk förutsätter nationellt tilläggsgodkännande. RPAS-verksamhet är bruksflyg som utövas med ett fjärrstyrt luftfartyg. Verksamheten regleras tills vidare på nationell nivå. I Finland kan denna verksamhet utövas inom ramarna för ett anmälningsförfarande i enlighet med luftfartsföreskriften. Undantagstillstånd förutsätts endast för verksamhet som är mer krävande i ett tekniskt hänseende. I fråga om RPAS-verksamhet väntas unionslagstiftning utfärdas möjligen under år 2018. När det gäller lagen om transportservice granskas endast bruksflyg, som kan betraktas som en transporttjänst.

Utöver lufttrafikförordningen och EASA-förordningen har luftfartslagstiftningen överförts till EU-nivå i fråga om flygsäkerheten, tryggandet av civil luftfart, det gemensamma europeiska luftrummet, passagerarens rättigheter, utsläppshandeln inom flygtrafiken samt övriga miljöfrågor med anknytning till flygtrafiken som behandlas noggrannare som separata helheter.

Även om EU i allt större omfattning reglerar flygverksamheten i Finland, kan den nationella lagstiftningen inte helt slopas. EU-bestämmelser tillämpas inte på till exempel militär luftfart eller statlig luftfart. Även luftfart med ultralätta luftfartyg, hobbybyggen eller historiska luftfartyg har huvudsakligen lämnats utanför EU-lagstiftningen. På nationell nivå är luftfartslagen en allmän lag inom luftfart, där det föreskrivs om de myndighetsarrangemang som förutsätts i EU-lagstiftningen och de möjligheter till undantag som EU-lagstiftningen tillåter.

I den så kallade försäkringsförordningen, (EG) nr 785/2004, föreskrivs det om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

Tillträde till flygtrafikmarknader som sträcker sig utanför EU. En betydande del av flygtrafiken är internationell. För att få utöva flygtrafik i tredjeländer förutsätts ett separat flygtrafikavtal. Bakgrunden till detta är konventionen angående internationell luftfart eller Chicagokonventionen (FördrS 11/1949), vars utgångspunkt är tillståndsplikt för kommersiell flygtrafik. Traditionellt ingicks avtal om flygtrafik i form av bilaterala avtal mellan två stater, men i takt med att EU:s behörighet har utökats inom luftfarten har EU också utökat sin behörighet till att omfatta externa flygtrafikavtal och avtal med tredjeländer ingås i allt större utsträckning i hela EU:s namn. I den s.k. förordningen om luftfartsavtal med tredjeland, (EG) nr 847/2004, föreskrivs det om förhandling om luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer.

Överflygningar och tekniska mellanlandningar är befriade från tillståndsplikten genom den s.k. transitöverenskommelsen (transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer, FördrS 5/1957). Transitöverenskommelsen har ca 130 parter. De mest betydande staterna som står utanför avtalet är Ryssland och Indonesien. Trots att EU:s behörighet har ökat i fråga om de externa relationerna inom luftfarten, har bilaterala flygtrafikavtal fortfarande en viktig roll i synnerhet för flygtrafikrelationerna mellan Finland och Ryssland samt Finland och länderna i Asien. Den snabba ökningen av Finnairs flygtrafik till de asiatiska metropolerna grundar sig på bilaterala flygtrafikavtal samt på de överflygningstillstånd som Ryssland har beviljat Finland, tillstånd som Ryssland har beviljat i begränsad utsträckning.

Flygtrafikavtalen återspeglar avtalsparternas ekonomiska och politiska intressen och kan innehålla begränsningar av trafikrättigheterna. Utgångspunkten för förhandlingarna om flygtrafikavtal har varit flygbolagens behov att inleda trafikering. När ett flygtrafikavtal innehåller begränsningar med anknytning till användningen av trafikrättigheter, lediganslås trafikrättigheterna som grundar sig på avtalet för ansökan. Trafiksäkerhetsverket fattar beslut om användning av trafikrättigheter. Beslutet grundar sig på kriterierna enligt EU:s förordning om luftfartsavtal med tredjeland, vilka har publicerats i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift. I bedömningen fästs vikt vid passagerar- och frakttrafikens behov, främjandet av konkurrens samt en balanserad utveckling av flygtrafiken i EU. I samband med urvalsgranskningen gör Trafiksäkerhetsverket en ekonomisk analys av de olika alternativen med avseende på passagerar- och frakttrafiken. Analysen ska beskriva marknads- och konkurrensläget på flyglinjen. Trafiksäkerhetsverket kan också under urvalsförfarandet ordna ett diskussionsmöte, i vilket sökandena ska ges tillfälle att delta.

Den regelbundna flygtrafiken som flygbolag från tredjeländer utövar i Finland är på motsvarande sätt baserad på de ovan beskrivna flygtrafikavtalen. Finland har gällande bilaterala flygtrafikavtal med cirka 30 länder. För charterflygtrafik behövs inget flygtrafikavtal som grund.

2.1.2.2 Marknaden för sjöfart

Sjöfart kan utövas fritt. Inga verksamhetstillstånd behövs för sjötransporter, även om verksamheten i sig omfattas av noggranna säkerhets- och miljökrav.

Den enda begränsningen för verksamhet på sjöfartsmarknaden, som inte har att göra med säkerheten eller miljön, kan anses vara 4 § i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919, nedan näringslagen), där cabotagetrafik med fartyg som seglar under ett annat lands flagg än en EU-medlemsstats begränsas. Cabotagetillstånd förutsätts inte för fartyg som seglar under någon EU-medlemsstats flagg.

2.1.2.3 Marknaden för spårtrafik

I Finland grundar sig regleringen av järnvägstrafiken och i synnerhet regleringen som gäller järnvägsmarknaden på EU-lagstiftning. Järnvägstrafiken har stegvis öppnats för konkurrens under 2000-talet. EU:s s.k. första järnvägstrafikpaket öppnade den internationella godstrafiken för konkurrens den 15 mars 2003, det andra järnvägspaketet öppnade den inhemska godstrafiken för konkurrens i början av år 2007 och det tredje järnvägspaketet öppnade den internationella persontrafiken för konkurrens i EU i början av år 2010. EU:s fjärde järnvägspaket öppnar den inhemska persontrafiken för konkurrens så att öppet tillträde till marknaden för persontrafik ska tryggas från och med den 3 december 2019.

I enlighet med EU-lagstiftningen föreskrivs det i 2 kap. i järnvägslagen, som gäller bedrivande av järnvägstrafik, om förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Enligt 3 § i järnvägslagen ska ett järnvägsföretag ha koncession. I 12 § i järnvägslagen föreskrivs det om beviljande av koncession, för vilket det krävs att järnvägstrafiken är sökandens huvudsakliga verksamhet, sökanden har tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet samt att sökanden är tillförlitlig, har gott anseende och en ansvarsförsäkring.

Koncession ska beviljas en sökande som uppfyller tillståndskraven (rättsprövning). Förutom koncessionen ska ett järnvägsföretag för att få utöva järnvägstrafik ha ett av Trafiksäkerhetsverket beviljat säkerhetsintyg. Järnvägsföretaget ska också ha beviljats den bankapacitet som behövs för den planerade trafikeringen. Bankapacitet för statens bannät beviljas av Trafikverket och bankapacitet till privata spår beviljas av spårets innehavare. Järnvägsföretaget ska också ha ingått ett avtal om användning av bannät med Trafikverket och de fordon som järnvägsföretaget har planerat använda för trafiken ska ha godkänts av Trafiksäkerhetsverket.

Järnvägslagstiftningen innehåller flera olika myndighetsuppgifter som riktas mot järnvägsföretagen: koncessionsmyndigheten bedömer järnvägsföretagets ekonomiska funktionsförmåga och anseende, myndigheten som beviljar säkerhetsintyget och -tillståndet bedömer järnvägsföretagets och bannätsinnehavarens förutsättningar att sköta sina uppgifter på ett säkert sätt och regleringsorganet inom järnvägsbranschen ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. För tillfället sköts dessa uppgifter i Finland så att kommunikationsministeriet fungerar som koncessionsmyndighet, Trafiksäkerhetsverket fungerar som säkerhetstillståndsmyndighet och ett regleringsorgan i anslutning till Trafiksäkerhetsverket ansvarar för övervakningen av järnvägsmarknaden.

Kommunikationsministeriet har i Finland beviljat koncessioner till VR-Group Ab (senast i juli 2012 för person- och godstrafik i hela bannätet), Fennia Rail Oy (i mars 2015 för godstrafik i hela bannätet) och Ratarahti Oy (i maj 2015 för lokala transporter inom godstrafiken). Man kan förvänta sig att nya järnvägsföretag försöker få tillträde till järnvägsmarknaden i Finland efter att Rysslandstrafiken i Finlands bannät öppnades för konkurrens i december 2016 som en följd av att det nya fördraget mellan Finland och Ryssland trädde i kraft.

De behöriga myndigheterna i fråga om persontrafikarrangemangen på järnvägarna, dvs. kommunikationsministeriet och samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), har i enlighet med EU:s trafikavtalsförordning ingått avtal med VR-Group Ab, vilket för närvarande garanterar VR ensamrätt. Om de tjänster som omfattas av kommunikationsministeriets behörighet öppnades för konkurrens skulle det förutsätta nya avtal, vilka också skulle ge andra järnvägsföretag möjlighet att tillhandahålla persontrafiktjänster på järnvägarna. HRT och VR har kommit överens om att VR har ensamrätt att tillhandahålla persontrafiktjänster på järnvägarna inom närtrafiken i Helsingforsregionen fram till juni 2021.

I lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015), som trädde i kraft den 1 mars 2016, föreskrivs det om utövande av metro- och spårvägstrafik (spårbunden stadstrafik). Lagen om spårbunden stadstrafik innehåller inga begränsningar som gäller tillträde till marknaden. Utövandet av spårbunden stadstrafik är anmälningspliktig verksamhet som kan utövas under förutsättning att de villkor som föreskrivs i lagen uppfylls. Tills vidare är Helsingfors stads trafikverk (HST) den enda verksamhetsutövaren.

2.1.2.4 Marknaden för vägtrafik

Allmänt. I lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006), kollektivtrafiklagen (869/2009) och lagen om taxitrafik (2017/2007) föreskrivs det om tillträde till och verksamhet på marknaden för vägtrafik. Dessa

föreskrifter kommer att upphävas den 1 juni 2018 i och med lagen om transportservice, där det i fortsättningen föreskrivs om tillträde till och verksamhet på marknaden.

Även lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000) innehåller föreskrifter om verksamhet på marknaden för vägtrafik. Genom denna lag genomförs rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

Bestämmelser om *kör- och vilotider samt arbetstiden för förare som är egenföretagare.* I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (*kör- och vilotidsförordningen*) föreskrivs det om den maximala körtiden och minimigränserna för viloperioder för förare. I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (*färdskrivarförordningen*) föreskrivs det om om färdskrivare för övervakning av arbetstiderna. De nationella bestämmelser som förutsätts i EU:s förordningar har tagits in i 6 a kap. och 105 a § i vägtrafiklagen, även om de inte har uppdaterats enligt ändringarna i färdskrivarförordningen.

I fråga om körtider och färdskrivare gäller dessutom den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (733/1999). Överenskommelsen har förutom vissa undantag samma innehåll som de ovan nämnda förordningarna utfärdade av Europaparlamentet och rådet. Den tillämpas på transporter till och från europeiska stater utanför EU/EES-området, bland annat på ryska transporter, även på Finlands territorium.

I lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare (349/2013) föreskrivs det om arbetstiden för förare som är företagare. Eftersom de som omfattas av lagens tillämpningsområde även iakttar de ovan nämnda bestämmelserna om arbetstid i vägtrafiklagen, är det ändamålsenligt att förena dessa föreskrifter.

Regeringens proposition om en helhetsreform av vägtrafiklagen lämnas till riksdagen under hösten 2017. Där föreslås det att kapitel 6 a om viss social lagstiftning om vägtransporter och färdskrivare vid vägtransporter ska tas bort ur vägtrafiklagen och föreskrifterna överföras till annan lagstiftning. I propositionen föreslås det att föreskrifterna ska överföras till 4 kap. i lagen om transportservice, dit även föreskrifterna om arbetstiden för förare som är egenföretagare föreslås överföras. Endast sådana ändringar som förutsätts för överföringen och uppdateringen av föreskrifterna skulle göras i föreskrifterna.

Behöriga myndigheter enligt EU:s trafikavtalsförordning. I lagen om transportservice föreskrivs det om behöriga myndigheter enligt EU:s trafikavtalsförordning. Enligt lagen ansvarar 26 kommunala myndigheter samt nio närings-, trafik- och miljöcentraler för planeringen och ordnandet av kollektivtrafik inom sitt område.

2.1.3 Yrkeskompetens

2.1.3.1 Yrkeskompetens inom flygtrafiken

Lagstiftningen som gäller yrkeskompetens inom luftfart grundar sig huvudsakligen på EU-lagstiftning. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (flygbesättningsförordningen) föreskrivs det om detaljerade krav som gäller flygande personal. Kraven i flygbesättningsförordningen har tillämpats sedan 2013. I luftfartslagen (864/2014) föreskrivs det om yrkeskompetens på nationell nivå. I 4 kap. i luftfartslagen föreskrivs det bland annat om tillståndsgivare och förutsättningar för beviljande. I 6 kap. i luftfartslagen föreskrivs det om flygutbildningstillstånd.

Flygcertifikat för yrkespiloter. Flygcertifikat för yrkespiloter krävs för verksamhet som pilot på ett luftfartyg inom kommersiell flygverksamhet. Enligt 46 § i luftfartslagen beviljas flygcertifikat för yrkespiloter av Trafiksäkerhetsverket. Med yrkespilot avses här en innehavare av ett certifikat för trafikflygare eller yrkesflygare. Vid ingången av 2017 var antalet giltiga certifikat för trafikflygare 1 115 (flygplan 1 081, helikoptrar 34) och antalet giltiga certifikat för yrkesflygare 922 (flygplan 790, helikoptrar 132).

Kabinbesättningsintyg. Inom den kommersiella flygverksamheten förutsätts det att de som ingår i luftfartygets kabinbesättning har ett kabinbesättningsintyg. Enligt 46 § i luftfartslagen beviljas kabinbesättningsintyg av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift.

Enligt 47 § i luftfartslagen beviljas alla sökande som uppfyller behörighetskraven för tillståndet i fråga tillstånd eller godkännande, inklusive flygcertifikat för yrkespiloter och kabinbesättningsintyg. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 föreskrivs det mer detaljerat om förutsättningarna för beviljande av flygcertifikat för yrkespiloter och kabinbesättningsintyg samt beviljandet av och giltighetstiden för behörigheter med anknytning till flygcertifikat för yrkespiloter.

Intyg med anknytning till medicinsk behörighet. För att kunna utöva rättigheterna enligt flygcertifikatet för yrkespiloter förutsätts det att innehavaren av flygcertifikatet har ett giltigt medicinskt intyg i klass I. För kabinbesättningsmedlemmar förutsätts en medicinsk rapport för kabinbesättning. Enligt 46 § i luftfartslagen kan medicinska intyg beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning kan enligt 46 § i luftfartslagen beviljas av Trafiksäkerhetsverket, en läkare vid en hälsovårdscentral, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Enligt kommissionens förordning kan medicinska rapporter för kabinbesättning också beviljas av en företagsläkare som är godkänd av myndigheten. För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och de medicinska behörighetskrav som grundar sig på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 föreskrivs det om förutsättningarna för beviljande av medicinska rapporter för kabinbesättning. Intyg med anknytning till medicinsk behörighet beviljas för viss tid.

Godkännanden och behörigheter med anknytning till utvärdering av kompetens. Utöver bestämmelserna som gäller yrkespiloter och kabinbesättning ska även godkännanden och behörigheter för aktörer som tar emot prov och kontroller med anknytning till krav på yrkeskompetens utvärderas. Sådana är godkännande för flygkontrollant, certifikat för flygläkare samt behörigheter för erfarna flygkontrollanter och granskare av språkprov.

Godkännande för flygkontrollant. Ett godkännande för flygkontrollant ger innehavaren rätt att ta emot bland annat de kontrollflygningar, flygprov och kompetensutvärderingar som krävs för godkännande av flygcertifikat för yrkespiloter. Enligt 46 § i luftfartslagen beviljas godkännande för flygkontrollant av Trafiksäkerhetsverket. Enligt 47 § i luftfartslagen beviljas alla sökande som uppfyller behörighetskraven för tillståndet eller godkännandet i fråga godkännande för flygkontrollant. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 föreskrivs det mer detaljerat om förutsättningarna för beviljande av godkännande för flygkontrollant.

Certifikat för flygläkare. Certifikat för flygläkare ger innehavaren rätt att utföra flygläkarundersökningar samt rätt att bevilja de medicinska intyg som förutsätts för utövande av rättigheterna enligt certifikatet. Företagsläkare har rätt att bevilja medicinska rapporter för kabinbesättning under de förutsättningar som anges närmare i flygbesättningsförordningen. Enligt 46 § i luftfartslagen beviljas certifikat för flygläkare av Trafiksäkerhetsverket. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 föreskrivs det mer detaljerat om behörighetskraven för flygläkare och företagsläkare.

Behörigheter för erfarna flygkontrollanter och granskare av språkprov. Granskare av språkprov och erfarna flygkontrollanter sköter de myndighetsuppgifter som föreskrivs i flygbesättningsförordningen med stöd av den behörighet som beviljats av Trafiksäkerhetsverket. I 164 § i luftfartslagen föreskrivs det om överföring av myndighetsuppgifter. Behörighet för erfarna flygkontrollanter ger innehavaren rätt att ta emot utvärderingar av flygkontrollanters kompetens. Granskare av språkprov tar för sin del emot språkprov som avläggs för beviljande av den språkfärdighetsanteckning som bifogas certifikatet. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 föreskrivs det om behörighet för erfarna flygkontrollanter och kompetenskrav för erfarna flygkontrollanter. I motsats till andra tillstånd och godkännande med anknytning till yrkeskompetens inom luftfart föreskrivs det om beviljande av behörighet för granskare av språkprov i den luftfartsföreskrift som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. Bakgrunden till kraven i föreskriften är kommissionens flygbesättningsförordning och kraven i standarden enligt Chicagokonventionen.

Utbildning med anknytning till yrkeskompetens. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och kommissionens förordningar som utfärdats med stöd av den föreskrivs det om utbildning för yrkespiloter. Teori- och flygutbildningen som ges för de certifikat och behörigheter som krävs för yrkespilo-

ter (främst behörighet för instrumentflygning och typbehörighet) ska avläggas vid en godkänd utbildningsorganisation. I flygbesättningsförordningen föreskrivs det om godkännande och övervakning av utbildningsorganisationer. Förutom certifikat- och behörighetsutbildningar förutsätts det att yrkespiloter avlägger en utbildning som ges av utövaren av flygverksamheten. Föreskrifter om detta ingår i förordningen om flygdrift (kommissionens förordning 965/2012). Båda förordningarna innehåller utbildningskrav även för upprätthållande av behörigheter.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och kommissionens förordningar som utfärdats med stöd av den föreskrivs det om utbildning för kabinbesättning. I flygbesättningsförordningen (kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011) föreskrivs det om grundläggande utbildning för kabinbesättning samt godkännande och övervakning av utbildningsorganisationer. I förordningen om flygdrift (kommissionens förordning (EU) nr 965/2012) föreskrivs det för sin del om utbildning för typbehörighet och återkommande utbildning. Kraven på grundläggande utbildning har definierats på en mycket allmän nivå, vilket innebär att utbildningsprogrammen och utbildningsorganisationerna varierar mellan olika länder i Europa. Därför har Finland publicerat en nationell anvisning till organisationer som ordnar grundläggande utbildning för kabinbesättning.

De nationella bestämmelserna om ordnande av utbildning för yrkespiloter och kabinbesättning måste kompletteras i förhållande till EU-lagstiftningen, eftersom största delen av bestämmelserna som gäller utbildning utfärdas i EU-förordningar.

2.1.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfart

Lagstiftningen som gäller yrkeskompetens inom sjöfart grundar sig på internationella bestämmelser, i synnerhet bestämmelser som godkänts av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), och EU-lagstiftning. I konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984, nedan STCW-konventionen) föreskrivs det om sjöfolks utbildning, behörigheter och övriga förutsättningar för att vara verksam i yrket. Det centrala innehållet i STCW-konventionen finns i en bilaga till konventionen. Bilagan till STCW-konventionen ändrades i väsentlig utsträckning vid den konferens för avtalsparterna som hölls år 1995. Under konferensen godkändes dessutom bestämmelserna om sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (nedan STCW-bestämmelserna), vilka kompletterar bestämmelserna som bifogats konventionen.

I direktivet om minimikrav på utbildning föreskrivs det också om sådant som avses i STCW-konventionen. I Finland föreskrivs det om behörighet för fartygspersonal i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (nedan bemanningsförordningen). I fråga om behörigheter har bestämmelserna i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk satts i kraft genom de ovan nämnda bestämmelserna.

Enligt 15 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ska den som arbetar ombord på ett fartyg ha den behörighet som anges i författningarna. Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev. För utfärdandet av behörighetsbrev förutsätts det bland annat att sökandens utbildning uppfyller de behörighetsvillkor som krävs för behörighetsbrevet. Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Enligt 17 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg utfärdas för genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om behörighetsbreven och behörighetsvillkoren. Noggrannare behörighets- och utbildningskrav föreskrivs i förordningen om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet. Kraven består i regel av en minimiåldersgräns, sjötjänstgöring som kan anses vara tillräcklig och lämplig utbildning enligt del A i STCW-bestämmelserna. År 2016 uppgick sjöfolket till 9 532 aktiva personer, dvs. personer för vilka sjötjänstgöring registrerats år 2016.

I Finland beviljas också traditionella nationella behörighetsbrev, som inte grundar sig på internationella förpliktelser och inte förutsätter utbildning enligt STCW-bestämmelserna. De nationella behörighetsbreven ersätter behörighet enligt STCW-konventionen inom den inhemska trafiken. Kraven i STCW-konventionen har ansetts vara för hårda för den inhemska trafiken och utbildningen onödigt omfattande för kust-, skärgårds- och insjötrafiken. Dessa behörigheter för inhemsk trafik är således föremål för lättare krav. Sådana nationella behörighetsbrev är till exempel behörighetsbrevet för förare och behörighetsbrevet för skeppare i inrikes fart.

Föreskrifter om innehållet i utbildning inom sjöfartsbranschen ingår i författningarna inom utbildningsförvaltningens område. Enligt statsrådets förordning om yrkeshögskolor (1129/2014) ska utbildning som leder till yrkeshögskoleexamen i sjöfart uppfylla de krav som ställs i Europeiska unionens lagstiftning. I Utbild-

ningsstyrelsens föreskrift om grunderna för grundexamen i sjöfart (66/011/2014) föreskrivs det om yrkesinriktade grundexamina i sjöfart. I föreskriften beskrivs även undervisningens innehåll.

Utvärdering av sjöfolks hälsotillstånd. För närvarande föreskrivs det om utvärdering av trafikmedicinsk behörighet i lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009), lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010), lagen om ett register över läkarundersökningar av sjömän (25/1999) samt social- och hälsovårdsministeriets förordning om den synförmåga och hörsel som fordras av fartygspersonal (224/2013). Dessutom föreskrivs det om hälsovårdscentraler för sjömän i hälso- och sjukvårdslagen. Lagstiftningen grundar sig för sin del på ILO:s konvention om sjöarbete (nedan MLC-konventionen) och i fråga om minimikraven för medicinsk behörighet på STCW-konventionen.

I lagen om läkarundersökning av fartygspersonal förutsätts det att fartygspersonal undersöks av en sjömansläkare när de börjar arbeta inom branschen och med jämna mellanrum. Syftet med undersökningarna är att främja säkerheten inom sjöfarten. En person som har för avsikt att arbeta och en person som arbetar på ett fartyg får en professionell bedömning av sin medicinska lämplighet för arbete på fartyg och sin förmåga att arbeta på fartyg, för att inte personens egen hälsa och säkerhet, säkerheten för andra som arbetar på fartyget och säkerheten inom sjöfarten ska äventyras. Redaren och fartygets befälhavare ska kunna säkerställa att behörighetskraven för fartygspersonal uppfylls även i en situation med minimibesättning och i synnerhet i olika nödsituationer. Läkarundersökningen kan utföras av vilken sjömansläkare som helst, men den första undersökningen för utrikesfart ska utföras vid en sjömanshälsovårdscentral.

En i Finland legitimerad läkare får rätt att arbeta som sjömansläkare efter avläggande av en två dagar lång sjömansläkarutbildning. Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira godkänner utbildningen på ansökan. Godkännandet gäller tills vidare. Valvira registrerar utifrån ansökan uppgifterna om sjömansläkarbehörigheten i registret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården, Terhikki. Valvira publicerar sjömansläkarnas kontaktuppgifter på sin webbplats. I registret antecknas också utbildningen som ligger till grund för beviljandet av behörigheten. För närvarande finns 475 sjömansläkare i Valviras register.

Varje år utförs cirka 6 000-8 000 sjömansläkarundersökningar. Sjömansläkaren ska skicka en kopia av läkarintyget till det arkiv som upprätthålls av Arbetshälsoinstitutet. Om sökanden är missnöjd med sjömansläkarens utlåtande om lämpligheten för fartygsarbete, kan sökanden ansöka om undantagslov hos Trafiksäkerhetsverket. När ärendet avgörs ska Trafiksäkerhetsverket begära ett utlåtande av Arbetshälsoinstitutet.

Behörigheten i hälsofrågor som gäller fartygspersonal fördelas för tillfället mellan flera olika myndigheter, dvs. social- och hälsovårdsministeriet, Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården (Valvira), Säkerhets- och utvecklingscentret för läkemedelsområdet (Fimea), Arbetshälsoinstitutet och Trafiksäkerhetsverket.

Social- och hälsovårdsministeriet ansvarar för beredningen av lagstiftningen och anvisningarna om läkarundersökningar. Behörigheten som utövas av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården inkluderar godkännande av sjömansläkare samt upprätthållande av en förteckning över godkända sjömansläkarregister. Varje år godkänns cirka 20-30 sjömansläkare. Arbetshälsoinstitutet å sin sida upprätthåller ett lagstadgat register över sjömansläkarintyg och ger utlåtanden om ansökningar om undantagslov som gäller fartygspersonalens medicinska lämplighet. Arbetshälsoinstitutet är också verksamt inom utveckling och forskning med anknytning till arbetshälsan, trivseln och säkerheten för fartygspersonal. Trafiksäkerhetsverket beviljar undantagslov som gäller fartygspersonalens medicinska lämplighet och undantagslov som gäller fartygsapotek samt deltar i egenskap av utbildare i utbildningar för sjömansläkare som Arbetshälsoinstitutet ordnar.

2.1.3.3 Yrkeskompetens inom spårtrafiken

I lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet föreskrivs det om behörighetskrav i samband med trafiksäkerhetsuppgifter i järnvägssystemet. Lagens tillämpningsområde omfattar trafikledning, växelarbete och arbetshelheter med anknytning till ansvar för trafiksäkerheten vid banarbete samt framförande av rullande materiel. Dessutom omfattar tillämpningsområdet personer som arbetar som säkerhetsmän på bannätet samt installerar eller underhåller säkerhetsanordningar. För närvarande finns det cirka 2 000 lokförare i Finland.

EU:s lokförardirektiv har satts i kraft i Finland genom behörighetslagen. Förarbevis och kompletterande intyg beviljas i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

Behörighetslagen reviderades genom den lag (860/2012) som på det nationella planet satte i kraft Europeiska kommissionens beslut (2011/765/EU) om kriterier för erkännande av utbildningsanstalter som deltar i utbildning av lokförare, om kriterier för erkännande av examinatorer av lokförare och om kriterier för anordnande av prov, nedan kommissionens beslut om utbildningsanstalter, och kommissionens beslut (2010/17/EG) om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg, nedan kommissionens beslut om register över förarbevis. Samtidigt samordnades lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet med tillämpningsområdet och definitionerna i järnvägslagen (204/2011).

Kommissionens beslut om utbildningsanstalter har satts i kraft genom statsrådets förordning om krav som gäller läroanstalter som ger utbildning i trafiksäkerhet på järnvägarna samt om vissa behörigheter och förteckningar (13/2013) och kommissionens beslut om register om förarbevis genom statsrådets förordning om uppgifter som ska registreras i behörighetsregistret och registret över kompletterande intyg i järnvägssystemet (11/2013). Med stöd av lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet utfärdades även statsrådets förordning (524/2011) om kompetens och kompletterande utbildning för sakkunniga på hälso- och sjukvårdens område inom järnvägsbranschen och statsrådets förordning om de språkkunskaper som krävs av dem som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (12/2013).

Lokförardirektivet har ändrats genom kommissionens direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller allmänna yrkeskunskaper, medicinska krav och krav angående förarbevis (2014/82/EU), vars bilagor I och II har satts i kraft genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift utbildningsprogram för trafiksäkerhetsuppdrag i järnvägssystem (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Dessutom har lokförardirektivet ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller krav på språkkunskaper, som har lett till att verkets föreskrift om utbildningsprogram har uppdaterats (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016).

Kommissionen har också utfärdat förordningen (EU) 2015/995 om ändring av beslut 2012/757/EU om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Drift och trafikledning” i järnvägssystemet i Europeiska unionen, nedan OPE-YTE.

I lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) föreskrivs det om behörighetskrav och hälsoundersökningar för spårvagns- och metroförare.

2.1.3.4 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

Bestämmelserna om yrkeskompetensen för taxiförare ingår för närvarande i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), men dessa bestämmelser har överförts till lagen om transportservice under den första projektfasen.

I lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) och statsrådets förordning om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (640/2007) föreskrivs det om yrkeskompetensen för lastbils- och bussförare. Bakgrunden till lagen är Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (*direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik*). Direktivet innehåller detaljerade bestämmelser om yrkeskompetens och relaterade förfaranden och krav, minimikrav i fråga om förarnas ålder samt de sätt att inhämta grundläggande yrkeskompetens som är tillgängliga för medlemsstaten. Finland har valt att tillämpa alternativet som baserar sig på utbildning (4 §).

Yrkeskompetens krävs för förare av tunga fordon vid gods- och persontransporter i vägtrafik (ändring av 2 § 1 mom. som föreslogs i samband med regeringens proposition om den första fasen av lagstiftningsprojektet om trafikbalken). Undantagen från kravet på yrkeskompetens (2 § 3 mom.) följer huvudsakligen bestämmelserna i direktivet. Yrkeskompetens krävs inte vid framförande av ett fordon vars största tillåtna konstruktiva hastighet är 45 km/h (1 punkten), när fordonet används i vissa uppgifter som är centrala med tanke på samhällsordningen och säkerheten (2 och 4 punkten), vid utbildning för körkort eller yrkeskompetens (5 punkten) samt när fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning eller i samband med vissa depåuppgifter (3 punkten). Dessutom krävs inte yrkeskompetens när fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter (6 punkten), en buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter (7 punkten) och inte heller när fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning eller när fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats och framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning (8 punkten). Det sistnämnda undantaget om transport av varor som säljs på en bestämd plats är en nationell bestämmelse.

Förare ska avlägga utbildning för grundläggande yrkeskompetens (5 §) och regelbunden fortbildning för upprätthållande av yrkeskompetensen (7 §). Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar undervisning i omständigheter som inverkar på trafiksäkerheten och transporternas säkerhet samt i god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. Undervisningsämnena som ingår i utbildningen fastställs i enlighet med direktivet för varje förargrupp samt gemensamt för alla förargrupper. Utbildningscentrumen som ordnar utbildningen ska vara godkända av myndigheten. Både grundläggande utbildning och fortbildning kan ordnas med ett av undervisningsministeriet beviljat tillstånd för ordnande av yrkesinriktad utbildning. Övriga utbildningscentrum godkänns av Trafiksäkerhetsverket. Ett sådant utbildningscentrum kan vara en bilskola som har tillstånd att ordna körkortsundervisning för tunga fordon eller Försvarsmakten. Kraven som gäller tillståndsförfarandet, genomförandet av undervisningen samt övervakningen av undervisningen och utbildningscentrumen grundar sig på kraven i direktivet.

Utbildningen avslutas med ett teoriprov (5 §). Inom den yrkesinriktade utbildningen avläggs provet som en del av yrkesexamen, inom försvarsmaktens förarutbildning tar försvarsmakten emot provet och i övriga fall tas provet emot av de tjänsteleverantörer som tillhandahåller förarexamenstjänster för Trafiksäkerhetsverket.

Den grundläggande utbildningens längd kan vara 280 eller 140 timmar och dessa timmar ska inkludera minst 20 eller 10 timmar personlig körundervisning. Utbildningen som omfattar 280 timmar kan sänka minimiåldern på en lastbilsförares C-körkort från 21 år till 18 år och minimiåldern på en bussförares D-körkort från 24 år till 21 år. Utbildningen kan inte sänka minimiåldern på en lastbilsförares C1-körkort och en bussförares D1-körkort. En utbildning i snabbare tempo som omfattar 140 timmar kan sänka minimiåldern endast i begränsad utsträckning. Genom att avlägga den snabbare utbildningen kan minimiåldern på ett D-körkort för bussar sänkas till 23 år och en buss i lokaltrafik framföras av en 21-åring längs en regelbunden, högst 50 kilometer lång rutt.

Yrkeskompetensen kan utvidgas till en annan transportform genom att avlägga en utbildning som omfattar 70 timmar, av vilka minst fem timmar måste vara personlig körundervisning. Motsvarande timantal för den snabbare utbildningen är 35 timmar och tre timmar. Även i detta fall tillämpas egna nationella bestämmelser om den undervisning i förutseende körning som ingår i undervisningen i form av praktiska övningar.

En del av körundervisningen inom ramarna för den grundläggande utbildningen för yrkeskompetens kan ges med en simulator som godkänts för körundervisning eller på en särskild träningsbana. Det förutsätts att undervisning i förutseende körning och relaterade praktiska övningar inkluderas i den grundläggande utbildningen genom nationella bestämmelser.

I samband med en yrkesinriktad förarutbildning som varar en viss tid kan en studerande med körkort vara verksam som förare utan yrkeskompetens. På nationell nivå krävs det då för att beviljas D-körkort att studeranden har avlagt minst 60 studieveckor av utbildningen för bussförare med inriktning på persontrafik som en del av den läroplansbaserade, 120 studieveckor långa yrkesinriktade utbildningen för bussförare samt att studeranden har fått grundläggande utbildning i yrkeskompetens av standardlängd (5 § 3 mom. i körkortslagen). Finland har i fråga om framförande av buss i kategori D på eget territorium infört den minimiålder på 18 år som är möjlig enligt direktivet. I Finland är en förutsättning för minimiåldern på 18 år att bussföraren har avlagt yrkesinriktad grundexamen och grundläggande utbildning för yrkeskompetens som omfattar 280 timmar.

Yrkeskompetens som inhämtats genom grundläggande utbildning och fortbildning gäller fem år i taget. Fortbildningens omfattning är 35 timmar i undervisningsämnen inom den grundläggande utbildningen som är centrala med tanke på förarens uppgifter. Fortbildningen kan avläggas i form av dagslånga perioder under den fem år långa giltighetstiden för yrkeskompetensen. På nationell nivå krävs det att fortbildningen alltid inkluderar undervisning som främjar ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. Fortbildningen omfattar yrkeskompetens för både lastbils- och bussförare, om föraren har båda dessa kompetenser. Yrkeskompetensen påvisas med ett harmoniserat yrkeskompetenskort för förare eller en anteckning i körkortet. Yrkeskompetenskortet beviljas av Trafiksäkerhetsverket, som även fastställer utbildningsprogrammet för fortbildningen.

Varje år avlägger cirka 4 000-6 000 personer grundläggande utbildning för yrkeskompetens:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Godstrafik	3 427	3 676	4 601	4 512	5 050	5 341
Persontrafik	760	909	948	891	1 082	998
Sammanlagt	4 187	4 585	5 549	5 403	6 132	6 339

En betydande del av de som avlägger grundläggande utbildning för yrkeskompetens genomför i praktiken sin utbildning vid försvarsmakten under värnpliktstjänstgöringen i form av utbildning för yrkeskompetens inom godstrafik. Varje år avlägger cirka 3 000 personer utbildning för yrkeskompetens vid försvarsmakten. Antalet personer som avlägger yrkesinriktad utbildning för yrkeskompetens är på samma nivå, cirka 2 000-3 000 personer. I båda grupperna kan det finnas personer som tidigare har avlagt utbildning för yrkeskompetens separat. Då kan det vara fråga om överlappande utbildning. När grundläggande utbildning för yrkeskompetens avläggs vid försvarsmakten eller inom den yrkesinriktade utbildningen faktureras inte den som avlägger utbildningen. De kostnader för grundläggande utbildning för yrkeskompetens som presenteras nedan gäller utbildning på marknadsvillkor som avläggs utanför dessa alternativ. Sådan utbildning utgör endast en bråkdel av all utbildning för yrkeskompetens.

Uppgifter om fortbildning införs i fordonstrafikregistret enligt anmälan av den som utfärdat intyget. Varje år registreras sammanlagt 55 000-235 000 anteckningar om fortbildning för yrkeskompetens. Nästa anhopning av personer som vill avlägga fortbildning för yrkeskompetens kommer att infalla åren 2018-2019, då det blir aktuellt att förnya yrkeskompetens som beviljats när lagstiftningen om yrkeskompetens trädde i kraft.

Registrerade anteckningar om fortbildning för yrkeskompetens per år (en anteckning kan innehålla flera utbildningsdagar):

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Anteckningar om fortbildning, sammanlagt	49 947	55 440	80 264	125 908	237 456	73 713

Utbildningscentrumen som ordnar utbildningen ska vara godkända av myndigheten. Både grundläggande utbildning och fortbildning kan ordnas av läroanstalter som har beviljats tillstånd av undervisnings- och kulturministeriet att ordna yrkesinriktad utbildning. Övriga utbildningscentrum godkänns av Trafiksäkerhetsverket. Ett sådant utbildningscentrum kan till exempel vara en bilskola, ett transportföretag eller försvarsmakten. Kraven som gäller tillståndsförfarandet och övervakningen av utbildningscentrumen grundar sig på kraven i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Idag finns det cirka 120 utbildningscentrum som tillhandahåller grundläggande utbildning för yrkeskompetens (med undantag av försvarsmaktens utbildningscentrum). Av dessa har cirka hälften godkänts av undervisnings- och kulturministeriet och cirka hälften av Trafiksäkerhetsverket.

Utbildningscentrumen ansvarar inom undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde för prov och ordnandet av prov. Förvaltningsområdet godkänner innehållet i dessa prov. När det gäller utbildningscent-

rum som godkänts av Trafiksäkerhetsverket avlägger de som har deltagit i grundläggande utbildning för yrkeskompetens provet vid en av Trafiksäkerhetsverket godkänd tjänsteleverantör (Ajovarma Oy). Myndigheten som har utfärdat godkännandet ansvarar för övervakningen av utbildningscentrumen. I praktiken sker övervakning i liten omfattning. Trafiksäkerhetsverket har i samband med godkännanden besökt utbildningscentrumen. Till exempel år 2016 gjorde Trafiksäkerhetsverket sammanlagt 143 övervakningsbesök.

Utbildning för yrkeskompetens som tillhandahålls av försvarsmakten och yrkesläroanstalterna är i regel avgiftsfri eller mycket förmånligt för studeranden (mindre än 1 000 euro). På den fria marknaden erbjuds grundläggande utbildning för yrkeskompetens i snabbare tempo till priset av drygt 3 000 euro och normallång utbildning för cirka 5 000 euro. Utbildning för utvidgad yrkeskompetens (70 h) erbjuds för cirka 1 900 euro och utbildning i snabbare tempo (35 h) för cirka 1 000 euro. Utifrån den knappa tillgången på prisuppgifter och å andra sidan de relativt stora variationerna i uppgifter om fortbildningskurser kan man dra slutsatsen att konkurrensläget i fråga om grundläggande utbildning för yrkeskompetens är svagt på den fria marknaden, medan konkurrensläget är ganska bra i fråga om ordnandet av fortbildning i kursform.

Förutom undervisningsavgifterna debiteras en provavgift som för tillfället är 160 euro och en avgift för införande i registret som är 17 euro, eller 10 euro om registreringen görs elektroniskt (möjligt från och med början av 2017). Ett yrkeskompetenskort kostar 50 euro (år 2016).

Utbildningscentrum som tillhandahåller grundläggande utbildning för yrkeskompetens erbjuder även fortbildning. Aktörer som ordnar undervisning med tillstånd av undervisnings- och kulturministeriet har också verksamhet i bolagsform, inom ramarna för vilken utbildning tillhandahålls utanför de yrkesinriktade examina, till exempel fortbildning. Prisintervallet för fortbildning är enligt utbildningsarrangörernas prisuppgifter 89-465 euro/dag. Priserna varierar också beroende på bland annat om utbildningen omfattar praktiska övningar. Det vanligaste priset för en fortbildningsdag är 100-135 euro. I praktiken påverkas priset för utbildningen i betydande utsträckning av till exempel konkurrensutsättning av utbildning och utbildningsmängder.

I september 2016 hade 127 950 personer i Finland en gällande yrkeskompetens. Yrkeskompetenserna fördelades på följande sätt: 79 973 personer hade yrkeskompetens för godstrafik, 2 025 personer hade yrkeskompetens för persontrafik och 45 952 personer hade båda dessa yrkeskompetenser.

Olika funktioner har främjats genom digitalisering, t.ex. inläsningen av data i anslutning till registrering av fortbildning för yrkeskompetens, och digitaliseringen fortsätter genom att ge utbildarna ett gränssnitt för inläsning av utbildningsdata år 2017. Avsikten är att ett elektroniskt yrkeskompetensprov ska införas under år 2017. Provet ska minska den administrativa bördan och sänka kundpriserna för prov.

Undervisning som krävs för körkort för förare av tunga fordon. För att erhålla lastbils- och busskörkort förutsätts körrätt för bil i kategori B. Undervisningsmängderna som krävs för beviljande av förarexamen varierar enligt kategorin, personens tidigare körkort för tunga fordon eller yrkeskompetensen. Innehållet i kompetenskraven beror på särdragen för den kategori som avläggs. Till exempel för lastbilskort i kategori C1 är minimiomfattningen av teoriundervisningen nio timmar och minimiomfattningen av körundervisningen fem timmar. När ett körkort i kategori C1 höjs till kategori C är minimikravet teoriundervisning som omfattar tre timmar, då minimiomfattningen av teoriundervisningen är 12 timmar i fall där kategori C avläggs utan att kategori C1 har avlagts. Motsvarande minimiomfattning för körundervisningen är fem och tio timmar. Minimiomfattningen av teoriundervisningen för busskörkort i kategori Da är 15 timmar eller om personen sedan tidigare har ett lastbilskörkort minst nio timmar. Motsvarande minimiomfattning för körundervisningen är 15 och 10 timmar. Minimiomfattningen av teoriundervisningen för kategori D är 27 timmar, eller 15 timmar om personen sedan tidigare har ett lastbilskörkort, eller sex timmar om personen sedan tidigare har ett busskörkort i kategori D1. Motsvarande minimiomfattning för körundervisningen är 40, 30 och 15 timmar.

När kombinationskörkort i kategori E avläggs är minimikravet för teoriundervisningen till exempel för kategori C1E åtta timmar och för kategori CE 15 timmar eller sju timmar, om den som avlägger kategori CE sedan tidigare har ett körkort i kategori C1E. Motsvarande minimiomfattning för körundervisningen är 10, 30 och 20 timmar. I fråga om båda kategorierna för busskörkort (D1 och D) är minimikravet för teoriundervisningen åtta timmar och minimikravet för körundervisningen tio timmar. När körkort för tunga fordon avläggs kan undervisningsmängderna också var mindre än så, om en person som har yrkeskompetens för förare av tunga fordon inte under det föregående året har avlagt något annat körkort för tung trafik inom ramarna för en kortare utbildning där yrkeskompetensen utnyttjas. Det krävs ingen undervisning för att få avlägga kombinationsexamen i kategori BE. Kraven som gäller kategori BE tillämpas också på den körrätt i kategori B för större kombinationer som möjliggörs av direktivet. Det är fråga om en kombination där ett fordon i kategori B har anslutits till en släpvagn vars totala massa överskrider 750 kilogram och där hela kombinationens totala massa överskrider 3 500 kilogram men inte 4 250 kilogram.

Största delen av lastbilskörkorten avläggs vid försvarsmakten i samband med värnpliktstjänstgöringen. Med undantag av minimiåldern anses prestationskraven för körkort som avläggs vid försvarsmakten motsvara kraven för civila körkort så att försvarsmaktens körkort kan bytas ut till ett civilt körkort som motsvarar examensintyget om det krav på minimiålder som förutsätts i direktivet uppfylls. På grund av skillnaderna i ålderskraven har examensintyg som utfärdats av försvarsmakten beviljats längre giltighetstid för att säkerställa att körkorten kan bytas ut. Till övriga delar avläggs körkort för tunga fordon inom ramarna för den yrkesinriktade förarutbildningen och vid bilskolor som är specialiserade inom utbildningen i fråga. Körkortsundervisningen för tunga fordon minskade avsevärt vid de traditionella bilskolorna när bestämmelserna om yrkeskompetens trädde i kraft. I synnerhet minskade avläggandet av lastbilskörkort i kategori C betydligt efter att EU-lagstiftningen började tillämpas. Enligt EU-lagstiftningen kan lastbilskörkort inte vara det första körkortet för en bil, vilket var det tidigare förfarandet för avläggande av körkort.

2.1.4 Passagerares rättigheter

Lufttrafik. Europeiska unionen har inom ramarna för den gemensamma trafikpolitiken genomfört många åtgärder för att förbättra säkerheten och passagerarnas rättigheter inom olika trafiksektorer och EU är också det första området i världen där passagerarens rättigheter uttryckligen tryggas inom flyg-, järnvägs-, sjö- och insjö- samt busstrafiken.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 föreskrivs det om flygpassagerares rättigheter. Dessutom har en separat förordning, (EG) nr 1107/2006, utfärdats om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Det bör beaktas att begreppet passagerare i EU-bestämmelser som redan gäller eller kommer att träda i kraft inte enbart avser passagerare, vilka enligt Finlands nationella lagstiftning betraktas som konsumenter, utan bestämmelserna omfattar även affärsresenärer.

I luftfartslagen (864/2014) har Trafiksäkerhetsverket utsetts till behörig nationell myndighet enligt de ovan nämnda förordningarna till den del det inte är fråga om ett ärende som omfattas av konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet. En motsvarande bestämmelse om behörig myndighet i fråga om passagerarens rättigheter finns också i sjölagen (674/1994, sådan den lyder ändrad i lag 77/2015) och i kollektivtrafiklagen (869/2009, sådan den lyder ändrad i lag 177/2015).

Vid övervakningen av de EU-bestämmelser som gäller flygpassagerares rättigheter kan Trafiksäkerhetsverket tillämpa ett åläggande eller förbud enligt 151 § i luftfartslagen, vilka ytterligare kan förstärkas med vite eller hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990). I 181 § i luftfartslagen föreskrivs det om ändringssökande i fråga om ett åläggande, förbud eller beslut.

Föreskrifter om konsumentombudsmannens behörighet finns i lagen om Konkurrens- och konsumentverket (661/2012) och föreskrifter om konsumenttvistenämndens behörighet finns i lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007). Enligt konsumentskyddslagen betraktas som konsument en fysisk person som skaffar en konsumtionsnyttighet huvudsakligen för annat ändamål än den näringsverksamhet som han idkar. Som konsument betraktas således inte en fysisk person som använder en nyttighet eller tjänst, såsom en resa, som skaffats av någon annan aktör än konsumenten själv i anslutning till den näringsverksamhet konsumenten idkar. Bestämmelserna om marknadsföring och avtalsvillkor i konsumentskyddslagen tillämpas också på flygresor. Konsumentombudsmannen övervakar marknadsföringen av passagerartjänster till konsumenter, förfarandet i kundrelationer samt rimligheten hos avtalsvillkor. Om passageraren är en konsument, har han eller hon möjlighet att föra ett tvistemål till konsumenttvistenämnden för behandling. Konsumenttvistenämnden ger med stöd av 2 § i lagen om konsumenttvistenämnden rekommendationer om hur tvisten bör lösas vid tvister mellan enskilda näringsidkare och konsumenter. Ett verkställbart beslut i en tvist fattas dock med stöd av 12 kap. 1 d § i konsumentskyddslagen av den allmänna underrätt inom vars domkrets konsumenten är bosatt.

Konsumentombudsmannen har med stöd av 2 och 3 kap. i konsumentskyddslagen (38/1978) rätt att övervaka kommersiell verksamhet som riktas till konsumenter, inklusive tillhandahållande av trafiktjänster. Enligt konsumentskyddslagen är det främsta målet med konsumentombudsmannens verksamhet att får företaget att frivilligt avsluta ett lagstridigt förfarande eller ändra oskäliga avtalsvillkor. Om företaget inte trots förhandlingar avslutar sitt lagstridiga förfarande eller om förseelsen är uppenbar eller upprepas, kan konsumentombudsmannen föra ärendet inför marknadsdomstolen för avgörande. Marknadsdomstolen kan förbjuda ett lagstridigt förfarande eller oskäligt avtalsvillkor. Konsumentombudsmannen kan själv meddela förbud i ett ärende som inte har avsevärd betydelse för tillämpning av lag eller i övrigt. Dessutom kan konsumentom-

budsmannen i brådskande ärenden meddela ett tillfälligt förbud. Såväl marknadsdomstolen som konsumentombudsmannen kan förena ett förbud med vite. Om företaget trots förbudet fortsätter med sitt lagstridiga förfarande, kan konsumentombudsmannen hos marknadsdomstolen ansöka om utdömande av vite. Konsumentombudsmannen kan också föra ärenden till konsumenttvistenämnden för handläggning som grupptalan och väcka grupptalan (lag om grupptalan 444/2007). Konsumentombudsmannen kan också enligt övervägande bistå en konsument i ett enskilt tvistemålsärende, om avgörandet av ärendet är viktigt med tanke på tillämpningen av lagen eller konsumenternas allmänna intresse.

Sjöfart. I Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (nedan förordningen om passagerares rättigheter till sjöss) föreskrivs det om minimiskyddet av den svagaste parten i transportavtal inom sjö- och insjötrafiken, dvs. passageraren. Förordningen innehåller bestämmelser som tryggar rättigheterna för personer med nedsatt rörlighet samt bestämmelser om transportörernas skyldigheter och standardersättningar till passagerare i situationer där resan försenas eller inställs. Förordningen om passagerares rättigheter till sjöss är direkt tillämplig rätt i Finland, liksom de övriga EU-förordningar om passagerares rättigheter. I artikel 28 förutsätts det att medlemsstaterna ska fastställa regler för sanktioner vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de följs. Enligt förordningen ska de fastställda sanktionerna vara effektiva, proportionella och avskräckande.

I sjölagen (674/1994, IV avd. 15 kap. 25-28 §) har Trafiksäkerhetsverket och konsumentombudsmannen utsetts till behöriga myndigheter på det sätt som förutsätts i förordningen. Trafiksäkerhetsverket övervakar sjöpassagerarnas rättigheter till den del uppgiften inte hör till Konkurrens- och konsumentverkets och konsumentskyddsombudsmannens behörighet. Den behöriga myndigheten vid enskilda tvister mellan passagerare som betraktas som konsumenter är konsumenttvistenämnden och i landskapet Åland den särskilda nämnd enligt 5 kap. 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland som motsvarar konsumenttvistenämnden. När det gäller konsumenter kan konsumentskyddslagstiftningen tillämpas om förordningen inte iakttas. Trafiksäkerhetsverket svarar för behandlingen av klagomål som lämnats av affärsresenärer. Verket svarar också för att övervaka och tillgodose rättigheter för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt för att behandla klagomål.

Enligt 5 kap. 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland sköts de uppgifter som i riket ankommer på konsumentklagonämnden (nuförtiden konsumenttvistenämnden) i landskapet av en särskild av landskapsregeringen tillsatt nämnd, som tillämpar samma materiella konsumentskyddslagstiftning som konsumenttvistenämnden. Den särskilda nämndens uppgifter hänför sig till den lokala verksamheten i landskapet Åland. Av denna anledning och även av språkliga skäl och på grund av de geografiska förhållandena har man ansett det motiverat att landskapet har en särskild nämnd som sköter motsvarande uppgifter som konsumenttvistenämnden sköter i fastlandet. Den av Ålands landskapsregering tillsatta nämnden är således behörig att behandla sådana klagomål där parten bor eller har sin hemvist i landskapet Åland eller som har koppling till den lokala verksamheten i landskapet.

I fråga om Trafiksäkerhetsverket föreskrivs det i 15 kap. 27 § i sjölagen om sanktioner vid tillsynen över passagerarnas rättigheter. Utöver vad som annanstans i lag föreskrivs om konsumentmyndigheternas rätt att bestämma påföljder kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda transportörer, terminaloperatörer, researrangörer, resebyråer och biljettutfärdare att handla i strid med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss eller ålägga den som handlat i strid med förordningen att ändra eller rätta till bristerna i sin verksamhet så att den överensstämmer med kraven i förordningen. Förbudet och åläggandet som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket gäller till dess bristerna har avhjälpts. Ett förbud eller ett åläggande kan också förenas med vite. I Trafiksäkerhetsverkets beslut får ändring sökas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Beslutet får emellertid verkställas genast även om det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat har bestämts i beslutet eller om inte den myndighet där ändring sökts bestämmer något annat.

Järnvägar. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (förordningen om järnvägars ansvar) föreskrivs det om järnvägsföretags verksamhet. Förordningen trädde i kraft den 3 december 2009 och i samband med detta föreskrevs det på nationell nivå i järnvägstransportlagen (1119/2000) om de enligt förordningen tillåtna undantagen som ska införas i Finland. Enligt 8 a § i järnvägstransportlagen tillämpas inte förordningen om järnvägars ansvar inom järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland. Den dispens som möjliggörs av förordningen gäller fem år i taget för ett land utanför Europeiska unionen och får förnyas två gånger, vilket innebär att dispensen gäller i högst 15 år. Det nya avtalet om internationell järnvägstrafik som ingicks mellan Finland och Ryssland trädde i kraft i december 2016. I det nya avtalet finns avtalsföreskrifter som gäller passagerarnas rättigheter och transportörens skyldigheter. Dessa avtalsföreskrifter överensstämmer med EU-lagstiftningen.

Artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i EU-förordningen tillämpas varken inom Rysslandstrafiken eller regionaltågstrafiken i Finland (banavsnitten Helsingfors–Kyrkslätt, Helsingfors–Karis, Helsingfors–Vandaforsen, Helsingfors–Riihimäki, Helsingfors–Lahtis och Lahtis–Riihimäki).

I järnvägstransportlagen föreskrivs det inte separat om de nationella tillsynsorgan för efterlevnad av förordningen som fastställs i artikel 30 i förordningen. Konsumentombudsmannen och konsumenttvistenämnden är direkt med stöd av den lagstiftning som gäller dem behöriga tillsyns- och besvärsorgan även i fel- och besvärssituationer med anknytning till en trafiktjänst som omfattar järnvägsresor. Trafiksäkerhetsverket har övervakat förordningen i fråga om säkerhetskraven, inklusive de krav på tillgänglighet som ställs i förordningen.

Vägtrafik. I fråga om busstrafiken föreskrivs det om passagerarens rättigheter i förordningen (EU) nr 181/2011 (förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004). De tillsynsmyndigheter som förutsätts i artikel 28 i förordningen har i Finland ursprungligen fastställts i kollektivtrafiklagen (869/2009). Enligt 16 § i kollektivtrafiklagen är de i förordningen avsedda behöriga myndigheterna konsumentombudsmannen, konsumenttvistenämnden och Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelserna som gäller kollektivtrafiken har under den första fasen av lagstiftningsprojektet om trafikbalken överförts till lagen om transportservice och kollektivtrafiklagen upphävs när den nya lagen träder i kraft.

I enskilda tvistemål som gäller passagerare är den behöriga myndigheten i fråga om passagerare som betraktas som konsumenter konsumenttvistenämnden och i fråga om affärsresenärer Trafiksäkerhetsverket. I det senare fallet är konsekvensen av underlåtelse att iaktta förordningen ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat förbud att agera i strid med bestämmelserna i förordningen eller ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat åläggande att ändra eller korrigera sådan verksamhet i enlighet med förordningen. Ett förbud eller ett åläggande kan förenas med vite. När det gäller konsumenter kan konsumentskyddslagstiftningen tillämpas om förordningen inte iakttas.

På Åland är det i regel självstyrelsemyndigheterna på Åland som fastställer verkställandet av förordningen om busspassagerares rättigheter. Enligt 30 § 10 punkten i självstyrelselagen handhas de uppgifter som i riket ankommer på konsumentklagonämnden i landskapet av en särskild av landskapsregeringen tillsatt nämnd (Ålands konsumenttvistenämnd).

Enligt 52 a § i kollektivtrafiklagen och IV avd. 1 kap. 10 § i lagen om transportservice utser Trafiksäkerhetsverket de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för handikappade och rörelsehindrade personer ska tillhandahållas, efter att ha hört de behöriga myndigheterna, de närings-, trafik- och miljöcentraler som är behöriga vägtrafikmyndigheter i enlighet med trafikavtalsförordningen, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer Trafiksäkerhetsverket har i sitt beslut av den 23 oktober 2013 utsett de terminaler som förutsätts i förordningen. I beslutet utsågs Helsingfors (Kampen), Joensuu, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Lahtis, Villmanstrand, Uleåborg, Björneborg, Rovaniemi, Tammerfors, Åbo och Vasa till stationer där assistans ska tillhandahållas.

I och med ändringen av kollektivtrafiklagen 389/2013 infördes även de undantag som förordningen möjliggör i fråga om tredjelandstrafik och utbildning som ges till förare: Förordningen om busspassagerares rättigheter tillämpas på reguljär busstrafik mellan Finland och Ryssland och mellan Finland och Norge från och med den 1 mars 2021. Även den skyldighet för transportören att införa förfaranden för utbildning om funktionshinder som avses i punkt 1 b i artikel 16 i EU-förordningen börjar tillämpas först den 1 mars 2018. Dessa undantag har överförts till VII avd. 1 kap. 3 § i lagen om transportservice.

Paketresedirektivet och passagerarens rättigheter. Paketresedirektivet (rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang) som utfärdades 1990 garanterar att passagerare som har köpt en i förväg ordnad paketresa har rätt att få väsentlig information om resepaketets innehåll innan avtal ingås samt rätt till ersättning om tjänsten inte motsvarar det som avtalats. Direktivet säkerställer också att researrangören eller återförsäljaren, i händelse av obestånd, återbetalar erlagda belopp till passagerarna och ordnar hemtransport av passagerarna. I Finland har innehållet i direktivet satts i kraft genom lagen om paketresor (1079/1994) och lagen om paketreserörelser (939/2008). I Finlands lagstiftning är det huvudsakligen researrangören som är föremål för förpliktelserna enligt direktivet.

Det skydd som paketresedirektivet ger passagerarna är delvis överlappande och måste i fråga om flyg-, tåg-, buss-, sjö- och insjötrafiken utvidgas tillsammans med de rättigheter som tryggas av EU:s trafikslagsspeci-

fika rättsakter som gäller passagerare. I Finland övervakar konsumentombudsmannen efterlevnaden av lagen om paketresor. I fall som gäller enskilda passagerare som betraktas som konsumenter är det också möjligt att vända sig till konsumenttvistenämnden, som kan ge en rekommendation till avgörande.

Det register över dem som idkar paketreserörelse (registret över paketreserörelser) som avses i lagen om paketreserörelser förs av Konkurrens- och konsumentverket. Säkerheten som krävs av en researrangör, för den händelse att researrangören blir insolvent, ställs även till Konkurrens- och konsumentverket om inte verket helt eller delvis har befriat idkaren av paketreserörelse från skyldigheten att ställa säkerhet. Vid sidan av Konkurrens- och konsumentverket övervakar även regionförvaltningsverken och polisen i enlighet med Konkurrens- och konsumentverkets anvisningar att lagen om paketreserörelser och de bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den följs. I anslutning till Konkurrens- och konsumentverket finns dessutom en delegation för paketresefrågor som tillsätts av arbets- och näringsministeriet för tre år i sänder. Delegationen följer utvecklingen av paketreserörelsernas verksamhet och tillämpningen av och tillsynen över lagstiftningen om paketresor, ger utlåtanden samt kommer med förslag och tar initiativ till utvecklande av lagstiftningen och tillsynen.

Trafiksäkerhetsverket är inte behörig myndighet i fråga om lagen om paketresor eller lagen om paketreserörelser.

Det nya paketresedirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG) gäller paketresor och sammanlänkade researrangemang och upphäver det tidigare paketresedirektivet. Direktivet ska sättas i kraft nationellt senast den 1 januari 2018 och tillämpas från och med den 1 juli 2018. Direktivets inverkan utvärderas bland annat i U-skrivelse 65/2013 rd. Verkställandet av direktivet har beretts av en arbetsgrupp inrättad av justitieministeriet (mandatperiod 2.6.2016–1.3.2017). Arbetsgruppen föreslår en ny lag om paketresor (http://oikeusministerio.fi/artikkeli/-/asset_publisher/tyoryhma-ehdottaa-uutta-lakia-matkapaketeista?_101_INSTANCE_0tW6d2FGlU8O_languageId=sv_SE).

I och med det nya direktivet uppdateras bestämmelserna om resebranschen så att de motsvarar situationen på resemarknaden, som förändrats i takt med utvecklingen av näthandeln. Direktivet leder bland annat till att konsumentskyddets nivå förbättras genom att utvidga tillämpningsområdet för bestämmelserna, jämlika verksamhetsförutsättningar skapas för näringsidkare inom branschen genom att sammanföra näringsidkare som tillhandahåller resetjänster på olika sätt under gemensamma bestämmelser och hinder för gränsöverskridande handel avlägsnas ur lagstiftningen.

Direktivets tillämpningsområde omfattar inte 1) affärsresenärer, vars researrangemang grundar sig på ramavtal mellan deras arbetsgivare och researrangörer specialiserade på affärsresor. Andra affärsresenärer omfattas fortsättningsvis av direktivets tillämpningsområde. De övriga begränsningarna med anknytning till tillämpningsområdet gäller 2) paketresor som tillhandahålls tillfälligt och 3) paketresor som omfattar en tidsperiod på mindre än 24 timmar och inte inbegriper inkvartering.

2.1.5 Funktionssäkerhet (beredskap)

Bestämmelser om beredskapsskyldigheten för aktörer som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om transportservice finns i 160 § i luftfartslagen, 81 § i järnvägslagen och 18 § i lagen om spårbunden stadstrafik. I alla dessa paragrafer föreskrivs det inte bara om skyldigheterna för tillhandahållare av transporttjänster, utan även om skyldigheterna för tillhandahållare av infrastrukturtjänster (flygplats, tillhandahållare av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst, bannätsförvaltare). Tillhandahållare av infrastrukturtjänster omfattas inte av tillämpningsområdet för lagen om transportservice och dessa paragrafer granskas endast i fråga om tillhandahållare av transporttjänster (flygplatsoperatör, järnvägsoperatör och trafikutövare som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät).

Dessa aktörer ska delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. I luftfartslagen ges statsrådet behörighet att genomförordning utfärda närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. I järnvägslagen ges kommunikationsministeriet motsvarande behörighet. Lagen om spårbunden stadstrafik innehåller inga föreskrifter om behörigheter i fråga om utfärdande av bestämmelser på lägre nivå.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen utomlands och i EU

2.2.1 Digitalisering och data

2.2.1.1 ITS-direktivet och bestämmelser som utfärdats med stöd av det

Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (nedan ITS-direktivet) är att påskynda ett samordnat och enhetligt införande samt samordnad och enhetlig användning av intelligenta transportsystem överallt i Europa. Direktivet ska tillämpas på alla intelligenta transportsystem inom vägtransportområdet samt på vägtransporternas gränssnitt mot andra transportslag. I direktivet betonas den europeiska arkitekturen för intelligenta transporter, genom vilken man kan främja även multimodalt biljettutställande, det vill säga biljettutställande som kopplar ihop olika transportslag. ITS-direktivet innehåller en bestämmelse med stöd av vilken Europeiska kommissionen har getts befogenhet att anta delegerade akter i fråga om sådana tekniska specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av ITS inom hela unionen.

Kommissionen har med stöd av ITS-direktivet utfärdat ett antal delegerade förordningar som sätter direktivet i kraft. Av dessa är i synnerhet förordning 2015/962 av den 18 december 2014 om tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster av särskild betydelse med tanke på trafikinformation. Dessutom publicerade kommissionen i slutet av mars 2017 ett förslag till förordning om tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster. Europarådet godkände förslaget på sommaren, men när regeringens förslag lämnats har förordningen ännu inte offentliggjorts i EU: s officiella tidning.

Förordningen om tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster förpliktar vägmyndigheter och väghållare att samla statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata och göra dem tillgängliga för tjänsteleverantörer som är verksamma i EU. De två sistnämnda typerna av data ska vara i formatet DATEX II eller kompatibelt med detta format. Data ska vara tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt. Förordningen gäller endast TEN-T-nätet och motorvägar som inte ingår i TEN-T-nätet. Dessutom kan medlemsstaterna definiera prioriterade zoner utanför TEN-T-nätet och motorvägsnätet, på vilka definitionerna enligt förordningen tillämpas. Medlemsstaterna skulle senast den 13 juli 2017 förse kommissionen med en rapport om genomförandet av och arrangemang med anknytning till åtkomstpunkten. I Finland är Trafikverket kontaktinstans.

Förslaget till en förordning om tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster förutsätter också att en nationell åtkomstpunkt inrättas. Åtminstone statiska trafik- och resedata samt historiska data som samlas av trafikmyndigheterna, trafikoperatörerna, infrastrukturförvaltarna och tillhandahållare av beställningstrafiktjänster ska vara tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. Detta kan också innebära att källor och metadata är tillgängliga via åtkomstpunkten. Under den första fasen av lagen om transportservice fick Trafikverket i uppgift att fungera som samlingspunkt för metadata. I en bilaga till förordningen har data indelats i statiska och dynamiska data samt olika servicenivåer. Data ska tillhandahållas enligt de standarder som definieras i förordningen.

Avsikten är att förordningen om tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster ska börja tillämpas i TEN-T-nätet senast i december 2019 och därefter utvidgas per servicenivå och tillämpningsområde så att den tillämpas i full utsträckning senast i december 2023.

2.2.1.2 Bestämmelser om register i unionens lagstiftning och internationella avtal

Vägtrafik. I fråga om vägtrafiken ska man som bakgrund till de nationella bestämmelserna om register beakta i synnerhet EU-bestämmelserna på direktivnivå, vilka delvis är mycket detaljerade i fråga om de tekniska kraven och ställer innehållsmässiga krav på registreringshandlingarna. Bakgrunden till fordonstrafikregistret och de nationella bestämmelserna om registret är direktivet om registreringsbevis för fordon 1999/37/EU och det relaterade ändringsdirektivet 2014/46/EU.

Kraven på innehållet i registreringsbevis presenteras närmare i bilagorna till direktivet. Ändringsdirektivet 2014/46/EU som gäller fordonsregistret innehåller ett krav på att registret ska upprätthållas elektroniskt. Medlemsstaterna ska i elektronisk form registrera information om alla fordon som är registrerade på deras territorier. I direktivet föreskrivs det också om upphävande och tillfälligt upphävande av registrering. Bestämmelser som gäller upphävande har inkluderats i lagen om fordonstrafikregistret och faktainnehållet i bestämmelserna motsvarar innehållet i direktivet.

Spårtrafik. I fråga om spårtrafiken bestäms bestämmelserna om register och kraven som gäller registeruppgifter delvis utifrån EU-bestämmelserna, eftersom bakgrunden till de nationella lagarna om registrering är EU-bestämmelser på sekundär nivå. När det gäller bestämmelser om registrering av fordon finns det skäl att beakta att 68 § 3 mom. i järnvägslagen innehåller en specialbestämmelse om fordon i trafiken mellan Finland och Ryssland, som grundar sig på artikel 33.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen *(driftskompatibilitetsdirektivet)*.

Som bakgrund till den nationella lagstiftningen om behörighetsregistret och registret över kompletterande intyg i järnvägssystemet ska man beakta lokförardirektivet (2010/17/EG) och kommissionens beslut om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg (2010/17/EG) (kommissionens beslut om register över förarbevis). I bilaga I till kommissionens beslut om register över förarbevis förpliktas den registeransvarige att trots sekretessbestämmelserna bevilja behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, Europeiska järnvägsbyrån, lokförarnas arbetsgivare samt de lokförare som införts i registret tillträde till registret över förarbevis inom ramarna för de villkor som fastställs i bilagan.

Punkt 4 i bilaga I till kommissionens beslut om register över förarbevis gäller rätten att använda uppgifterna i registret över förarbevis. Enligt punkten har lokförare rätt att på begäran få tillgång till de uppgifter som berör dem själva. Även behöriga myndigheter i övriga medlemsstater och undersökningsmyndigheter, Europeiska järnvägsbyrån samt lokförarnas arbetsgivare rätt att använda uppgifterna för de ändamål som definieras i punkten.

Sjöfart. Bakgrunden till bestämmelserna om register inom sjötrafiken är Europeiska unionens bestämmelser samt den rätt som grundar sig på internationella avtal. Syftet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 789/2004 om överföring av lastfartyg och passagerarfartyg mellan register inom gemenskapen och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 613/91 är enligt artikel 1 i förordningen att undanröja tekniska hinder för överföring av lastfartyg och passagerarfartyg, vilka för en medlemsstats flagg, mellan medlemsstaternas register. Förordningen i sig ställer inga krav på registrets innehåll, utan förpliktar endast medlemsstaterna att föra registret på ett sådant sätt att registeruppgifter om fartyg som för olika medlemsstaters flagg kan överföras till en annan medlemsstats register.

Trafiksäkerhetsverket ska varje år lämna de uppgifter från året innan om behörighetsbevis och intyg om erkännande av behörighetsbevis som räknas upp i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav på utbildning för sjöfolk (2008/106/EG) till EU-kommissionen. På motsvarande sätt ska även Trafiksäkerhetsverket varje år lämna statistik till IMO om beviljade dispenser från kompetens i enlighet med VIII artikeln 2 punkten i STCW-konventionen, vilket även ingår i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013).

Luftfart. Registreringsbestämmelserna som gäller luftfart och luftfartyg är nationella. Bestämmelserna grundar sig på standarderna för luftfartygs nationalitet och registreringstecken i enlighet med Chicagokonventionen.

2.2.1.3 Skydd av privatlivet och personuppgifter

Rätten till skydd för privat- och familjelivet tryggas i konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen, FördrS 18/1990). Enligt artikel 8 i konventionen har var och en rätt till skydd för sitt privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens. Enligt vedertagen praxis i Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna omfattas frågor med anknytning till skydd av personuppgifter av tillämpningsområdet för artikel 8 (till exempel ärende 27798 Amann v. Schweiz (2000), punkt 65; ärende I v. Finland (2008), punkt 38).

De grundläggande rättigheterna är en del av Europeiska unionens rätt. Europeiska unionen har en juridiskt bindande stadga om de grundläggande rättigheterna och de rättigheter, friheter och principer som beskrivs i stadgan erkänns av unionen. I artikel 7 i stadgan om de grundläggande rättigheterna föreskrivs det om respekt för privatlivet. Enligt artikeln har var och en rätt till respekt för sitt privatliv och familjeliv, sin bostad och sina kommunikationer.

I artikel 8 i stadgan om de grundläggande rättigheterna föreskrivs det om skydd av personuppgifter. Enligt den första punkten i artikeln har var och en rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Enligt den andra punkten i artikeln ska dessa uppgifter behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Var och en har rätt att få tillgång till insamlade uppgifter som rör honom eller henne och att få rättelse av dem. Stadgan om de grundläggande rättigheterna lyfter inte fram alla förutsättningar för behandling av personuppgifter, utan

betonar bundenheten till användningsändamålet och lagligheten hos behandlingen av personuppgifter. Enligt punkt tre i artikeln ska en oberoende myndighet kontrollera att dessa regler följs.

Personuppgiftslagen sätter i kraft Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (personuppgiftsdirektivet). Syftet med direktivet är för det första att skydda fysiska personers grundläggande fri- och rättigheter, särskilt rätten till privatliv, och för det andra att möjliggöra det fria flödet av personuppgifter mellan medlemsstaterna.

Eftersom personuppgiftsdirektivet i och med personuppgiftslagen har gjorts till en del av den nationella lagstiftningen, föreskrivs det i direktivet i hög grad om samma frågor som i personuppgiftslagen: principer om uppgifternas kvalitet (artikel 6), principer som gör att uppgiftsbehandling kan tillåtas (artikel 7), behandling av särskilda kategorier av uppgifter (artikel 8), behandling av personuppgifter och yttrandefriheten (artikel 9), informationsplikt till den registrerade och den registrerades rätt att få tillgång till uppgifter (artiklarna 10-12), den registrerades rätt att motsätta sig behandling av uppgifter som rör honom eller henne (artiklarna 14-15), sekretess och säkerhet vid behandling (artiklarna 16-17), skyldigheten att underrätta tillsynsmyndigheten om behandling av uppgifter (artiklarna 18-21), rättslig prövning och sanktioner (artiklarna 22-24), överföring av personuppgifter till tredje land (artiklarna 25-26), uppförandekodex (artikel 27) samt tillsynsmyndigheter (artiklarna 28-30). Direktivet ersätter Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning från och med den 25 maj 2018.

2.2.2 Transportmarknaden

2.2.2.1 Marknaden för flygtrafik

Bestämmelserna om tillstånd inom flygtrafiken och tillståndspliktig flygverksamhet grundar sig på standarderna och rekommendationerna som upprättats med stöd av Chicagokonventionen inom ramarna för den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO. De europeiska myndigheterna har sedan 1970-talet samarbetat för att ytterligare förenhetliga de krav som ska följas i Europa. På EU-nivå började det europeiska samarbetet omfattas av EU redan 1991 (rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart). En gemensam EU-lagstiftning uppnåddes gradvis och år 2002 utfärdades Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet. Nuförtiden grundar sig bestämmelserna om flygverksamhet på den så kallade EASA-förordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. En ny EASA-förordning granskas för närvarande av Europaparlamentet och rådet. Förnyelsen gäller en ytterligare utvidgning av behörigheten för EU och europeiska byrån för luftfartssäkerhet. Förnyelsen har ingen direkt inverkan på det lagförslag som nu granskas.

Alla innehavare av luftfartstillstånd i EU kan fritt utöva flygtrafik i EU-området. De grundläggande bestämmelserna om luftfart som följs i Finland ingår i de förordningar som tillämpas i hela EU-området och i luftfartslagen. Rätten att utöva flygtrafik inom EU för innehavare av luftfartstillstånd i EU grundar sig på den så kallade lufttrafikförordningen, (EG) nr 1008/2008. Kommersiell transport med luftballong börjar omfattas av EU-bestämmelserna den 8 april 2018 och transport med segelflygplan den 8 april 2019. Utövandet av flygtrafik inom EU sker i regel på marknadsvillkor. Om tillräcklig service inte kan ordnas på marknadsvillkor för en viss flyglinje, kan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna enligt artikel 16 i EU:s lufttrafikförordning införa allmän trafikplikt för flyglinjen. Tjänsteleverantören ska väljas genom anbudsförfarande. Enligt 65 § i luftfartslagen beslutar Trafikverket om införande av allmän trafikplikt i Finland.

Lagstiftningsramen för tillstånd och verksamhet inom flygtrafiken är resultatet av många år av internationellt samarbete. Utvecklingsarbetet fortsätter på internationell nivå och EU-nivå för att de nya verksamhetsmodellerna (liberaliseringen av flygtrafiken, globaliseringen, digitaliseringen) och den tekniska utvecklingen ska kunna beaktas. Målet med att lätta upp bestämmelserna är gemensamt ur ett internationellt perspektiv. Digitaliseringen och tanken på ett system för säkerhetsledande samt främjandet av ett riskbaserat och prestationsbaserat grepp skapar möjligheter att lätta upp bestämmelserna och ger utrymme för nya innovationer. En stark förpliktelse till säkerheten styr utvecklingen.

Inga betydande förändringar i rambestämmelserna på internationell nivå eller EU-nivå väntas inträffa inom de delområden som granskas i detta förslag. Möjliggörande av anmälningspliktig verksamhet inom vissa

funktioner som av tradition har varit tillståndspliktiga är en utvecklingsriktning som även syns i detta författningsprojekt.

2.2.2.2 Marknaden för sjöfart

Cabotagefriheten inom sjötrafiken i fråga om fartyg från EU-medlemsstaterna grundar sig på EU-lagstiftningen. Cabotage inom sjötrafiken omfattas av rådets förordning (EEG) 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

2.2.2.3 Marknaden för spårtrafik

Bestämmelserna som gäller järnvägstrafiken baserar sig nästan helt på EU-lagstiftningen. Järnvägstrafiken öppnades för konkurrens under 2000-talet på motsvarande sätt som flygtrafiken under 1990-talet. Den internationella godstrafiken öppnades för konkurrens 2003, den inhemska godstrafiken 2007 och den internationella persontrafiken 2010. I EU:s s.k. fjärde järnvägspaket, som trädde i kraft 2016, förutsätts det att öppet tillträde till marknaden ska tryggas före den 3 december 2019 även i fråga om de inhemska persontrafiktjänsterna på järnvägarna samt att serviceavtal som gäller persontrafik på järnvägarna och inkluderar en serviceförpliktelse ska konkurrensutsättas senast från och med den 25 december 2023.

Sättet att ordna myndighetsuppgifterna för järnvägarnas del varierar mellan medlemsstaterna. Uppgifterna som gäller järnvägsmarknaden grundar sig på järnvägsmarknadsdirektivet, enligt vilket varje medlemsstat ska utse en tillståndsmyndighet som inte själv får idka järnvägstrafik och som ska vara oberoende av alla företag eller enheter som utövar sådan verksamhet. Enligt direktivet ska medlemsstaterna dessutom ha ett regleringsorgan, som måste vara en självständig myndighet som är juridiskt separerad och oberoende av övriga offentliga eller privata samfund i organisatoriskt, verksamhetsmässigt och hierarkiskt hänseende samt vad gäller beslutsfattandet. I en jämförelse med arrangemang i andra länder kan man konstatera att tillstånd i sex europeiska stater beviljas av en tillståndsmyndighet i anslutning till vilken ett regleringsorgan är verksamt (Irland, Sverige, England, Tjeckien, Grekland, Polen). I övriga stater finns regleringsorganet och tillståndsmyndigheten vid olika myndigheter. Den nationella säkerhetsmyndigheten beviljar dessutom tillstånd i Norge, Italien, Tyskland, Danmark, Estland, Lettland, Litauen, Portugal, Slovakien, Slovenien och Spanien. Ministeriet beviljar tillstånd i Luxemburg, Frankrike, Kroatien, Italien, Rumänien och Ungern. I Österrike, Belgien, Bulgarien, Nederländerna och Schweiz är den nationella säkerhetsmyndigheten en del av ministeriet.

Den spårbundna stadstrafiken omfattas inte av någon internationell reglering.

2.2.2.4 Marknaden för vägtrafik

Marknaden för vägtransporter har behandlats i första fasen av transportbalksprojektet. I denna proposition föreslås det att bestämmelserna om sociallagstiftning på vägtransportområdet och övervakningsutrustning för den i vägtrafiklagen och lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare tas in i lagen om transportservice. Våra nationella bestämmelser motsvarar till denna del Finlands internationella förbindelser och EU-lagstiftningen.

EU-kommissionen har indikerat att den under år 2017 kommer att ge landsvägsinitiativ som har inverkan även på de frågor som nämns i denna proposition. Tillsvidare finns det inga uppgifter om det närmare innehållet i dessa initiativ och således inte heller om initiativens inverkan, men beredningen som har gjorts även i samband med denna proposition kan utnyttjas för att påverka EU-lagstiftningen. Utifrån förhandsuppgifter kan man anta att de landsvägsinitiativ som väntas i år kommer att omfatta kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG.

2.2.3 Yrkeskompetens

2.2.3.1 Yrkeskompetens inom flygtrafiken

Inom luftfarten föreskrivs det om flygbesättningens yrkeskompetens i EASA-förordningen och flygbesättningsförordningen som utfärdats med stöd av den. Bakgrunden utgörs av standarderna enligt Chicagokonventionen. Kraven som gäller flygbesättning uppdateras vid behov av ICAO. Uppdateringen av EU:s flygbesättningsförordning sköts av europeiska byrån för luftfartssäkerhet, som tar emot förslag till utveckling av bestämmelserna och aktivt följer ICAO:s arbete. EASA bereder vid behov författningsändringar i samarbete med medlemsstaterna.

2.2.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfart

Lagstiftningen om yrkeskompetens inom sjöfart grundar sig på det sätt som skrivs ovan på internationella bestämmelser, i synnerhet bestämmelser som godkänts av IMO, och EU-lagstiftning. I STCW-konventionen föreskrivs det om sjöfolks utbildning, kompetens och övriga förutsättningar för yrkesverksamhet. I direktivet om minimikrav på utbildning föreskrivs det också om sådant som avses i STCW-konventionen. I STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning förutsätts det vidare att anordnare av sjöfartsutbildning har godkänts av förvaltningen.

Europeiska kommissionen lade den 18 februari 2016 fram ett förslag (COM(2016) 82 final) till Europaparlamentets och rådets direktiv om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 96/50/EG och rådets direktiv 91/672/EEG. Förhandlingar om utkastet till direktiv förs som bäst. EU-lagstiftningen om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart har inte tillämpats i Finland.

2.2.3.3 Yrkeskompetens inom spårtrafiken

Lokförardirektivet och EU-lagstiftning på lägre nivå som utfärdats med stöd av lokförardirektivet har satts i kraft i olika EU-medlemsstater på sätt som i viss utsträckning avviker från varandra. Skillnader förekommer i synnerhet i fråga om tillämpningsområdet för lagstiftningen om ikraftsättande samt bestämmelserna som gäller läroanstalter och utbildningsprogram.

Sverige. Utöver bestämmelserna som gäller lokförare har Sverige tills vidare också haft nationell reglering som gäller uppgifter som klassificeras som övriga säkerhetsuppgifter. I Sverige bereds emellertid en författningsändring, och avsikten är att Sverige som en följd av ändringen ska avstå från den nationella regleringen om övriga säkerhetsuppgifter. I framtiden bör järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna i sina säkerhetsledningssystem definiera vilka uppgifter som utöver lokförarens uppgifter är kritiska. I och med författningsändringen skulle de uppgifter för järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare som betraktas som säkerhetskritiska omfattas av kraven i OPE-YTE-bestämmelserna och bestämmelserna som gäller säkerhetsledningssystem. I Sverige gäller behörighetsbestämmelserna enligt lokförardirektivet endast lokförare som arbetar inom tåg- och växelarbetstrafiken längs huvudspåren. Transporter längs privata spår och sidospår som endast används vid växelarbete omfattas ännu tills vidare av de nationella behörighetsbestämmelserna. I framtiden är det meningen att bestämmelserna om dessa småskaliga lokföraruppgifter ska grunda sig på bestämmelserna som gäller säkerhetsledningssystem och på OPE-YTE. Säkerhetsmyndigheten i Sverige godkänner inte separat läroanstalternas utbildningsprogram. I fråga om läroanstalternas godkännandeprocess granskas det däremot att läroanstalten har tillräcklig förmåga att upprätta vederbörliga utbildningsprogram.

Danmark. I Danmark föreskrivs det om lokförares behörighet i enlighet med lokförardirektivet. Förare av räddningståg och museifordon har lämnats utanför lokförardirektivets tillämpningsområde. En person som kör museifordon i det allmänna bannätet ska dock ha tillstånd av museitrafikidkaren att köra fordonet i fråga. En lokförare som har förarbevis och kompletterande intyg för framförande av lok i det aktuella bannätet ska dessutom följa med som spanare. Övriga trafiksäkerhetsuppgifter omfattas endast av en bestämmelse som gäller krav på hälsotillstånd i järnvägstrafiken. I Danmark ska en läroanstalt ansöka om tillstånd hos säkerhetsmyndigheten för alla utbildningar som har anknytning till säkerhetsuppgifter.

Nederländerna. Också i Nederländerna föreskrivs det om lokförares behörighet i enlighet med lokförardirektivet. Järnvägsoperatörerna och bannätsinnehavarna bestämmer inom ramarna för sina säkerhetsledningssystem om utbildningar som gäller övriga trafiksäkerhetsuppgifter. I Nederländerna tillämpas dock preciserande bestämmelser som gäller den hälsorelaterade och psykologiska lämpligheten för både lokförare och personer som är verksamma inom andra trafiksäkerhetsuppgifter, eftersom lokförardirektivet och OPE-YTE inte upplevdes vara tillräckligt detaljerade till denna del. I de föreskrifter som gäller i Nederländerna indelas lokförare i två olika typer: lokförare och lokförare inom ett begränsat område. Lokförarna inom ett begränsat område omfattas av lindrigare krav. Behörighetskraven som gäller järnvägarna gäller inte alls förare som enbart är verksamma inom ett banarbetsområde. Dessutom kan förare som är verksamma längs industrispår och endast i begränsad utsträckning trafikerar det allmänna bannätet lämnas utanför tillämpningsområdet för lagstiftningen som gäller lokförare. I Nederländerna tillhandahålls utbildning för lokförare av en yrkesskola, där

undervisningens längd är två år, och en privat läroanstalt riktad till vuxenstuderande, där kursen är betydligt kortare. Säkerhetsmyndigheten i Nederländerna godkänner inte separat utbildningsprogram för förare, men läroanstalterna inom järnvägsbranschen har själva utvecklat ett system för uppföljning av utbildningens överensstämmelse med kraven.

England. Behörighetskraven för lokförare överensstämmer med lokförardirektivet även i England. Dessutom ska järnvägsoperatörerna och bannätsinnehavarna i sina säkerhetsledningssystem identifiera övriga säkerhetskritiska uppgifter och föreslå förfaranden för kompetenskontroll inom dessa uppgifter. Det förekommer ingen egentlig järnvägsreglering som gäller övriga säkerhetskritiska uppgifter, men järnvägssäkerhetsmyndigheten har publicerat en anvisning där ett stort antal uppgifter som kan tolkas som säkerhetskritiska specificeras. Förare av metro- och museifordon som är verksamma i bannät utanför huvudbannätet har i England lämnats utanför tillämpningsområdet för bestämmelserna som gäller lokförares behörighet. Samma avgränsning gäller även förare som utför småskaligt växelarbete inom ett begränsat område. I England godkänner säkerhetsmyndigheten utbildningsprogram i samband med godkännandet av läroanstalter.

Frankrike. Frankrike tillämpar utöver kraven i lokförardirektivet även andra bestämmelser som gäller lokförare. Dessa bestämmelser omfattar bland annat kompetenstester samt läkare och psykologer som har rätt att bedöma hälsotillståndet. I Frankrike har även andra säkerhetskritiska uppgifter definierats, t.ex. trafikledare, operatör av säkerhetsanläggning vid plankorsningar och övervakare av banunderhåll. Bestämmelserna omfattar också villkoren för godkännande av personerna som sköter dessa säkerhetskritiska uppgifter, inklusive krav på utbildning, prov och repetitionsutbildning. Tillämpningsområdet för bestämmelserna om lokförares behörighet och de uppgifter som ingår i tillämpningsområdet har i Frankrike avgränsats i enlighet med lokförardirektivet. Uppgifterna som har lämnats utanför tillämpningsområdet gäller förare som är verksamma inom metronätet, bannät som är funktionsmässigt separerade från huvudbannätet, privata bannät som endast används i bannätets egen godstrafik eller bannät som är stängda för övrig trafik på grund av underhåll. I Frankrike godkänns inte utbildningsprogram separat, utan läroanstaltens beredskap att tillhandahålla utbildningsprogram som överensstämmer med kraven säkerställs i samband med godkännandet av läroanstalten.

Tyskland. I Tyskland föreskrivs det om lokförares behörighet i enlighet med lokförardirektivet. Övriga säkerhetskritiska uppgifter omfattas av en nationell behörighetsbestämmelse. Säkerhetskritiska uppgifter är bland annat växelarbetare, bromskontrollant, tågklarerare, trafikledare, växelkarl, övervakare av banans skick och plankorsningsoperatör. I den nationella lagstiftningen föreskrivs det i fråga om säkerhetskritiska uppgifter om bland annat inträdeskrav, studiernas innehåll och krav som gäller repetitionsutbildningar. Tillämpningsområdet för bestämmelserna om lokförares behörighet har i Tyskland liksom i Frankrike avgränsats i enlighet med lokförardirektivet. Tillstånden för lokförare som har lämnats utanför tillämpningsområdet för bestämmelserna omfattas av en egen föreskrift. Inte heller i Tyskland godkänner säkerhetsmyndigheten separat läroanstalternas utbildningsprogram.

2.2.3.4 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

Medlemsstaterna ska ha ett system för inhämtning av grundläggande yrkeskompetens, antingen genom att delta i undervisning och prov (utbildningsalternativet) eller genom att avlägga prov i teori och praktik (provalternativet).

Sammanlagt 15 medlemsstater och Norge har valt utbildningsalternativet och 11 medlemsstater tillämpar provalternativet. Utbildningsalternativet används i Bulgarien, Spanien, Italien, Litauen, Luxemburg, Norge, Polen, Frankrike, Sverige, Slovakien, Slovenien, Finland, Danmark, Tjeckien, Ungern och Estland. Provalternativet används i Nederländerna, Belgien, Irland, Österrike, Grekland, Cypern, Lettland, Malta, Portugal, Rumänien, Tyskland och Förenade kungariket.

Vid sidan av både utbildningsalternativet och provalternativet är det möjligt att inhämta grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo genom att delta i en 140 timmar lång utbildning och ett prov. I sådana fall ska föraren emellertid delta i minst 10 timmar personlig körundervisning. Efter utbildningen ordnar de behöriga myndigheterna ett skriftligt eller muntligt prov för föraren. Inhämtande av grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo är ett frivilligt arrangemang. Detta förfarande erbjuds i 19 stater och Norge, inklusive Finland.

I medlemsländerna ordnas utbildning i regel av bilskolor, men kan även tillhandahållas av icke vinstdrivande aktörer, yrkesskolor och yrkesläroanstalter eller andra läroanstalter på högre grundskolenivå och mellanstadiet. Utbildningsarrangören ska ha granskats av den behöriga myndigheten i medlemsstaten.

I direktivet föreskrivs det på olika grunder om en minimiålder för förare av fordon avsedda för godstrafik eller passagerartrafik. Dessa grunder är till exempel körkortsklass, längden på den utbildning som förutsätts för att inhämta grundläggande yrkeskompetens och den körda linjens längd. För grundläggande yrkeskompetens förutsätts inte att motsvarande körkort har skaffats före utbildningen. I 13 medlemsstater och Norge är det möjligt att kombinera körundervisningen som krävs för att beviljas körkort i kategori C eller D med inhämtandet av grundläggande yrkeskompetens. I Finland har körundervisningen för C- eller D-körkort hållits separerad från den grundläggande yrkeskompetensen.

2.2.4 Passagerares rättigheter

Kommissionen publicerade den 22 december 2016 en färdplan för passagerarens rättigheter i samband med multimodala transporter (http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2017_move_005_passenger_rights_ multimodal_transport_en.pdf). I färdplanen beskrivs utmaningar som har identifierats i fråga om multimodala transporter, till exempel olika passagerarrättigheter i samband med olika transportformer, luckor i rättigheterna i en situation där passageraren byter från en transportform till en annan samt oklarheter som gäller myndighetsansvar. Det är möjligt att framställa synpunkter på initiativet. Syftet med färdplanen är att åstadkomma ett beslut om möjliga EU-lagstiftningsåtgärder under det sista kvartalet 2018.

Gällande förordningar om passagerares rättigheter som för tillfället diskuteras i EU är både förordningen om flygpassagerares rättigheter och förordningen som gäller järnvägspassagerare.

2.2.5 Funktionssäkerhet (beredskap)

Lagstiftningen om funktionssäkerhet och beredskap är i regel av nationell natur, vilket även gäller Europeiska unionen. Dessutom är de mer specifika uppgifterna med anknytning till lagstiftning som gäller funktionssäkerhet, bland annat om risker och hot som gäller infrastruktur, i regel säkerhetsklassificerad, vilket begränsar tillgången på information och försvårar den internationella jämförelsen. Kommunikationsministeriet har nyligen inlett ett projekt som granskar transportsystemets funktionssäkerhet inom ministeriets förvaltningsområde. Avsikten är att projektet före slutet av 2017 ska ge förvaltningsområdet en gemensam framtidsbild av funktionssäkerheten och en samling av begrepp. I samband med projektet strävar man efter att producera information om transportsystemets funktionssäkerhet även i form av en internationell översikt. Eftersom behandlingen av beredskapsbestämmelserna under den andra fasen av trafikbalksprojektet till övervägande del är kodifierande, är det mer naturligt att sätta sig in i den internationella granskningen av funktionssäkerheten först i den tredje projektfasen, då resultaten från projektet om transportsystemets funktionssäkerhet redan kan utnyttjas.

2.3 Bedömning av nuläget

2.3.1 Digitalisering och data

2.3.1.1 Informationsreglering under den andra fasen av lagen om transportservice

Första fasen av lagen om transportservice omfattar för första gången reglering vars uttryckliga syfte är att främja utnyttjandet av uppgifter inom transport och mobilitet. Det finns få eller inga internationella jämförelsepunkter när det gäller motsvarande reglering. Det är fråga om de första stegen, varför bestämmelserna är relativt begränsade och försiktiga. Det bör noteras att skyldigheten att öppna gränssnitten innebär nya förpliktelser i strid med den allmänna strävan att bryta normer. I allmänhet har bestämmelserna i lagens första del tagits emot ganska positivt bland aktörerna.

Skyldigheten att öppna gränssnitt med information som avses i III avd. 2 kap. 1 § i lagen om transportservice riktar sig bara till persontransport, även om den täcker alla transportformer. Godstransport- och logistikservice står således utanför regleringen. Regleringen gäller väsentlig information om mobilitetstjänster, vilket omfattar åtminstone information om tidtabeller, rutter, hållplatser, pris och tillgänglighet. Däremot ger inte de gränssnitt som öppnas i den första fasen allmän tillgång till exempel till information om användningen av servicen, vilket aktörerna i allmänhet har ansett nödvändigt att få.

På motsvarande sätt begränsas öppningen av biljett- och betalsystemgränssnitten i enlighet med III avd. 2 kap. 2 § till väg- och spårtrafikens persontransporttjänster. Den riktar sig alltså inte alls till sjötrafiken eller luftfarten, eller till andra mobilitetstjänster än persontransporttjänster. Vidare gäller bestämmelsen endast anonyma engångsbiljetter och omfattar alltså inte period- eller seriebiljetter eller olika slags rabatter.

Regleringen i den första fasen av lagen om transportservice har väckt stort intresse internationellt och har främjat Finlands möjligheter att vara en föregångare när det gäller att utveckla transportmarknaden. I andra fasen av lagen vill man komplettera bestämmelserna i den första delen i synnerhet beträffande trafikformerna och olika tjänster som den första fasen på ovan angivna sätt inte täcker. Informationsbestämmelserna i den första fasen av lagen om transportservice inte träder i kraft förrän den 1 januari 2018, vilket innebär att det i beredningsskedet inte finns tillgång till information om de praktiska konsekvenserna av dem.

2.3.1.2 Reglering som gäller trafikregister

Offentlighetslagen och personuppgiftslagen är allmänna lagar om behandling av personuppgifter. Flera speciallagar innehåller dock bestämmelser om behandling av personuppgifter och personregister. Enligt den preliminära bedömningen av arbetsgruppen som bereder den nationella tillämpningen av justitieministeriets förordning om datasekretess innehåller flera hundra nationella författningar bestämmelser om behandling av personuppgifter.

Även bestämmelserna om trafikregister grundar sig i stor utsträckning på speciallagar. Eftersom olika transportslag inte betraktas som en helhet i lagstiftningen, är också bestämmelserna om trafikregistren splittrad enligt transportslag. Registerlagstiftningen är tidsmässigt upprättad under olika decennier. Skillnaderna i lagarnas regleringsteknik och i regleringens omfattning har lett till att regleringen av trafikregister för närvarande inte möjliggör att informationen utnyttjas i någon större omfattning. Nuläget beträffande bestämmelserna kan beskrivas av att inte ens registermyndigheten själv har kapacitet att dra full nytta av uppgifterna i sina olika register. De registrerade kan inte heller själva utnyttja sina uppgifter, och den utvecklingen och utbudet av digitala tjänster har inte tillräcklig tillgång till uppgifter.

En av de utmaningar som den nuvarande lagstiftningen som är splittrad och av olika mått medför är att bestämmelserna om utlämnande av uppgifter inte är enhetlig för olika transportslag och till viss del inte ens inom transportslagen. Detta försvårar väsentligt den stora potentialen att använda den information som finns i registren. Alla lagar om register innehåller inte bestämmelser om utlämnande av registerinformation. Uppgifterna i fordonstrafikregistret, farkostregistret och luftfarkostregistret och registret över flygcertifikat lämnas ut både i form av enskilda utlämnanden och som massutlämnanden. För sjöfartens och järnvägstrafikens register finns det inga specialbestämmelser om utlämnande av uppgifter, vilket gör att uppgifter enbart kan utlämnas inom ramen för lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999, offentlighetslagen).

En stor del av regleringen är mycket kasuistisk: saker har reglerats på ett uttömmande och noggrant sätt genom omfattande förteckningar som ständigt måste uppdateras. En del av bestämmelserna har tagits med i speciallagarna för säkerhets skull, även om bestämmelserna i de allmänna lagarna bör betraktas som tillräckliga.

I samband med den första fasen av lagen om transportservice reglerades vägtrafikens trafiktillståndsregister som hör nära samman med det övriga innehållet i lagförslaget, i synnerhet med Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Den regleringsmodell som man har tillägnat sig möjliggör för sin del att bestämmelserna skrivs i en mycket enkel form, dock så att regleringssättet uppfyller de minimikrav som grundlagsutskottet fastställt i sin vedertagna tolkningspraxis om att det ska fastställas genom lag vilka typer av uppgifter som ska införas i registret, hur länge de ska lagras och om utlämnandet av uppgifter. På så sätt kan man tydliggöra regleringen, göra den mindre kasuistisk och samtidigt beakta ikraftträdandet av Europeiska unionens allmänna datasekretessförordning, som väsentligt minskar behovet av nationella bestämmelser. Vidare kan man som utgångspunkt ta regleringen i de allmänna lagarna utan att behöva upprepa deras innehåll i en speciallag.

2.3.1.3 Trafiksäkerhetsverket som registeransvarig

Trafiksäkerhetsverket samlar in, upprätthåller och producerar uppgifter om vägtrafikens, luftfartens, sjöfartens och järnvägarnas trafikmedel, förare, företag och utbildningar. Uppgifterna används främst för att sköta Trafiksäkerhetsverkets myndighetsuppgifter, men Trafiksäkerhetsverket och dess föregångare, i synnerhet AKE, har redan sedan 1990-talet lämnat ut uppgifter till både myndigheter och kommersiella aktörer. För de senare har målet varit att möjliggöra affärsverksamhet som bygger på utnyttjande av uppgifter. Nuförtiden utnyttjas uppgifter i allt större utsträckning även av bland annat forskare, media och konsumenter. Uppgifterna är avgiftsbelagda för alla utom myndigheter.

Under åren har behovet av att utnyttja uppgifter ökat och Trafiksäkerhetsverket har i synnerhet utvidgat lösningar som lämnar ut uppgifter åt företag. Uppgifterna lämnas ut genom standardiserade gränssnittsanslutningar, användargränssnitt och som olika slags dataleveranser. Trafiksäkerhetsverket erbjuder aktörerna över hundra olika gränssnitt med information. Även antalet materialutlämningar som kräver manuellt arbete ökar hela tiden, när olika användare vill ha skräddarsydda informationspaket av Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter används i stor utsträckning både i samhälleliga basfunktioner (bland annat beskattning, polisen och tullen) samt i olika kommersiella applikationer och tjänster.

Utnyttjandet av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter för kommersiell verksamhet utgår från den så kallade partnermodellen, det vill säga att uppgifterna lämnas ut mot avgift till de partner som är med i avtalsförhållandet. Dessa partner får själva utnyttja uppgifterna, sälja dem vidare och producera tjänster åt sina kunder av dem. Antalet samarbetspartner är inte begränsat. Trafiksäkerhetsverket har avtal om utnyttjande av uppgifter med cirka 70 partner.

De nuvarande funktionella och tekniska lösningarna för informationstjänsten är uppbyggd för att betjäna verksamhet som följer partnermodellen. Den nuvarande verksamhetsmodellen och de tekniska lösningarna främjar inte till fullo digitaliseringen eller mer omfattande utnyttjande av uppgifterna i samhället. Det beror bland annat på att anslutnings- och underhållskostnaderna för avtalspartnerna ofta är för höga för nya företag som vill komma in i branschen.

Trafiksäkerhetsverkets mål är att utvidga utnyttjandet av information och att nya digitala tjänster och servicemarknader ska uppstå. Det behöver utvecklas ett ekosystem för transportinformation i Finland. För Trafiksäkerhetsverkets del innebär det bland annat att skapa nya, moderna tjänster där information kan laddas upp och andra gränssnittslösningar samt öka mängden information som finns att tillgå gratis.

Gratis information och utvecklingen av tekniska lösningar möjliggör ett mer omfattande utnyttjande av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Utmaningarna för att kunna utnyttja informationen i större utsträckning kommer av att användningen av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter till stora delar är begränsad: myndighetens datalager består i huvudsak av personregister, och utlämnandet av de personuppgifter som ingår i dem måste fastställas på lagnivå. Även om uppgifterna av den anledningen inte kan göras tillgängliga som sådana i enlighet med principen om öppna data, kan de i fortsättningen göras tillgängliga i större utsträckning i takt med att anonymiseringsteknikerna utvecklas. Förutom att göra öppna data tillgänglig måste man hitta lösningar för att utnyttja information vars användning är begränsad på ett innovativt sätt som beaktar datasekretess och säkerhet.

Förändringen av ovan nämnda verksamhetsmodell innebär en betydande utveckling av verksamheten vid Trafiksäkerhetsverket i en riktning där myndigheten på ett bättre sätt gör det möjligt för ny och ny slags transportservice att skapas samt för att ett transportsystem och tillhörande affärsverksamhet ska uppkomma.

2.3.1.4 EU:s allmänna dataskyddsförordning

Den allmänna dataskyddsförordningen godkändes i april 2016. Liksom personuppgiftsdirektivet gäller dataskyddsförordningen såväl den privata som den offentliga sektorns behandling av personuppgifter. Dataskyddsförordningen ändrar inte grundprinciperna för skydd för personuppgifter, men regleringen blir mer precis och ökar. Förordningen tillämpas från och med den 25 maj 2018, och den upphäver personuppgiftsdirektivet.

Dataskyddsförordningen tillämpas på behandling av personuppgifter som helt eller delvis företas på automatisk väg. Förordningen tillämpas även på annan behandling än automatisk av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register. Förordningen tillämpas inte bland annat på behandling av personuppgifter som sker i samband med sådan verksamhet som inte omfattas av tillämpningsområdet för unionens lagstiftning och av en fysisk person som ett led i verksamhet av rent privat natur eller som har samband med hans hushåll.

Till skillnad från direktiv som ska verkställas nationellt, tillämpas EU:s förordningar som sådana i alla medlemsstater. De är förpliktande till alla delar och direkt tillämpliga: nationell lagstiftning ska inte utfärdas till de delar som frågan regleras i en EU-förordning. Därför får en EU-förordning inte upprepas eller verkställas i den nationella lagstiftningen. Dataskyddsförordningen har dock lämnat ett direktivliknande nationellt handlingsutrymme i synnerhet för den offentliga sektorn. Enligt skäl 8 i förordningen kan medlemsstaterna under vissa förutsättningar upprepa förordningens innehåll i nationell rätt. Det nationella handlingsutrymmet har dock definierats i förordningen. Till de delar nationellt handlingsutrymme saknas i förordningen kan man i den nationella allmänna lagstiftningen eller speciallagstiftningen inte utfärda närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter eller avvika från förordningen.

Till de delar behandling av personuppgifter hör till dataskyddsförordningens tillämpningsområde ska man granska att de nationella bestämmelserna överensstämmer med förordningen inom ramarna för det nationella handlingsutrymmet. Samtidigt måste onödig speciallagstiftning frångås med beaktande av förordningens mål att förenhetliga medlemsstaternas reglering av personuppgifter och målet att frångå onödiga nationella tillägg i verkställandet av EU:s lagstiftning.

Den arbetsgrupp vid justitieministeriet som bereder den nationella tillämpningen av dataskyddsförordningen har lämnat sitt betänkande om en ny nationell dataskyddslag. Det föreslås att den gällande personuppgiftslagen upphävs genom den lagen, och att det nationella handlingsutrymmet enligt dataskyddsförordningen utnyttjas. Det föreslås att i dataskyddslagen föreskrivs om den rättsliga grunden för behandling i vissa fall, om tillsynsmyndigheter, rättsskydd och påföljder samt om behandling av uppgifter i särskilda situationer. Enligt arbetsgruppens betänkande kan det utöver bestämmelserna om rättslig grund för behandling i den föreslagna dataskyddslagen också framöver i speciallagstiftning tas in bestämmelser om den rättsliga grunden för behandling som kompletterar den allmänna dataskyddsförordningen.

Arbetsgruppen har berett en ny allmän lag och har inte behandlat speciallagstiftning. I fråga om speciallagstiftning sägs det i arbetsgruppens betänkande att bestämmelser inom olika ministeriers förvaltningsområden ska sammanföras i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen. För det första bör det kontrolleras att det finns ett nationellt handlingsutrymme, för det andra att specialbestämmelser är nödvändiga och för det tredje att bestämmelserna överensstämmer med dataskyddsförordningen. Arbetsgruppens mandattid löper ut den 16 februari 2018 och innan det ska den koordinera och bistå vid utnyttjandet av det nationella handlingsutrymmet.

Enligt en utredning som den arbetsgrupp vid justitieministeriet som bereder den nationella tillämpningen av dataskyddsförordningen har låtit göra uppfyller de befintliga nationella specialbestämmelserna kraven på rättsgrund i dataskyddsförordningen. I samband med projektet har det inte bedömts om specialbestämmelser är behövliga eller nödvändiga, utan behandlingens rättsgrund bedömdes i förhållande till dataskyddsförordningen. Expertpanelen för utredningen konstaterar dock allmänt att det är befogat att ministerierna utifrån kommentarerna i rapporten ytterligare rättsgrunden för och lagligheten hos behandling av personuppgifter enligt lagstiftningen på respektive rättsområde så att särskild vikt fästs vid känsliga uppgifter och behovet av samtycke bl.a. utifrån artiklarna 6, 7 och 9 i allmänna dataskyddsförordningen. Vad gäller den föreslagna lagstiftningen bedöms i denna proposition för det första den rättsliga grunden i förhållande till dataskyddsförordningen och för det andra om bestämmelserna allmänt överensstämmer med dataskyddsförordningen.

Närmare motiveringar om behovet av att använda det nationella handlingsutrymmet i fråga om allmänt intresse och proportionalitet finns i detaljmotiveringen till respektive paragraf.

Eftersom dataskyddsförordningen ännu inte har börjat tillämpas, finns det inte någon finländsk eller utländsk tolkningspraxis för förordningen. Följaktligen kan det bli aktuellt med en granskning av de föreslagna bestämmelserna senare. I regleringen ska även arbetet i finansministeriets arbetsgrupp om reformen av informationsförvaltningen tas i beaktande.

I dataskyddsförordningen ingår bl.a. bestämmelser om principer för behandling av personuppgifter (artikel 5), laglig behandling och samtycke (artiklarna 6–11), den registrerades rättigheter vad gäller insyn i behandlingen, information om behandlingen, åtkomst till personuppgifter, rättelse, radering och överföring av uppgifter samt rätten att göra invändningar (artiklarna 12–22), begränsningar av den registrerades rättigheter (artikel 23), den personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträdet och deras allmänna skyldigheter (artiklarna 24–31), säkerhet för personuppgifter (artiklarna 32–34), konsekvensbedömning avseende dataskydd och förhandssamråd (artiklarna 35–36), dataskyddsombudet (artiklarna 37–39), uppförandekoder och certifiering (artiklarna 40–43), överföring av personuppgifter till tredjeländer eller internationella organisationer (artiklarna 44–50), nationella tillsynsmyndigheter och tillsynsmyndigheter på EU-nivå och deras samarbete (artiklarna 51–76), rättsmedel, ansvar och sanktioner (artiklarna 77–84) samt om specialfall i behandlingen som omfattar rätten till integritet och yttrande- och informationsfriheten, handlingars offentlighet, identifikationsnummer, anställningsförhållande, arkivering, forskning och statistiska ändamål, tystnadsplikt samt kyrkor och religiösa sammanslutningar eller samfund (artiklarna 85–91).

Bestämmelser om *laglig behandling av personuppgifter* finns i artikel 6 i förordningen. All behandling av personuppgifter ska ha en rättslig grund i enlighet med artikel 6.1 i den allmänna dataskyddsförordningen. Behandlingens rättsliga grund inverkar delvis på de rättigheter den registrerade har till sitt förfogande. Till exempel påverkas rätten till dataportabilitet enligt artikel 20 och rätten att göra invändningar enligt artikel 21 i dataskyddsförordningen.

Laglig behandling av personuppgifter är för det första den registrerades samtycke, att ett avtal genomförs eller åtgärder vidtas före ett avtal på begäran av den registrerade, för att skydda intressen som är av grundläggande betydelse för den registrerade eller för en annan fysisk person samt om behandlingen är nödvändig för ändamål som rör den personuppgiftsansvariges eller en tredje parts berättigade intressen.

Enligt artikel 6.1 c och e i förordningen är laglig behandling av personuppgifter dessutom att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige och att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Då ska förutsättningen för behandling regleras antingen i unionsrätten eller i medlemsstatens lag, där syftet med behandlingen också ska fastställas. Till dessa delar ingår alltså nationellt handlingsutrymme i förutsättningarna för behandling.

I artikel 6.3 i förordningen räknas bestämmelser upp som dessa nationella rättsliga grunder för behandling kan omfatta. Bestämmelserna kan till exempel gälla allmänna förutsättningar som handlar om de allmänna villkor som ska gälla för den personuppgiftsansvariges behandling, vilken typ av uppgifter som ska behandlas, vilka registrerade som berörs, de enheter till vilka personuppgifterna får lämnas ut och för vilka ändamål, ändamålsbegränsningar och lagringstid. Listan tar upp exempel: den är inte tvingande eller heltäckande. När det nationella handlingsutrymmet utnyttjas för att precisera den rättsliga grunden för behandling, ska den nationella lagstiftningen uppfylla ett mål av allmänt intresse och måste stå i proportion till sitt syfte.

Trafiksäkerhetsverket upprätthåller transportregister som en del av sin lagstadgade skyldighet, så den behandling av personuppgifter som verket genomför kan regleras närmare nationellt så länge regleringen uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionell.

Utöver preciseringar gör artiklarna 23, 85 och 89 det möjligt att i vissa fall avvika från förordningens bestämmelser i den nationella lagstiftningen. När det gäller undantag ska man dock ta i beaktande att skyddet av personuppgifter hör till de grundläggande rättigheterna. Europeiska unionens domstol har upprepade gånger fastställt att undantag och begränsningar av skyddet för personuppgifter ska inskränkas till vad som är absolut nödvändigt (se målen C-473/12 IPI (2013), punkt 39 och förenade målen C-293/12 och C-594/12 Digital Rights Ireland (2015), punkt 52). Undantag ska följaktligen tolkas restriktivt. (Mål C-212/13 Rynes (2014), punkterna 27–29). Att begränsningen ska vara proportionell förutsätter därtill att den har legitima mål, målen kan uppnås genom de metoder som valts och metoderna inte går längre än nödvändigt och inskränks till vad som är absolut nödvändigt. Vid bedömningen av proportionaliteten ska man även beakta att dataskyddsförordningen skyddar medborgarnas rätt till skydd för personuppgifter och skydd för privatlivet,

vilka hör till de grundläggande fri- och rättigheterna. När rättigheterna bedöms ska man bland annat beakta vilket område åtgärden gäller, vilken typ av ingripande det är, hur allvarligt det är och vad syftet är. (Jfr. förenade målen C-293/12 och C-594/12, Digital Rights Ireland (2014), punkterna 45–53 och förenade målen C-203/15 och C-698/15 Tele2 Sverige (2016), punkterna 94–96).

Avgränsning av syften för behandling av personuppgifter är en av grundprinciperna för laglig behandling. I artikel 6.4 i dataskyddsförordningen fastställs krav för en situation där behandling sker för andra ändamål än det ändamål för vilket personuppgifterna samlades in. Då måste man fastställa huruvida behandlingen är förenlig med ändamålet. Ett undantag är situationer som grundar sig på den registrerades samtycke eller på unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt som utgör en nödvändig och proportionell åtgärd i ett demokratiskt samhälle för att skydda de mål som avses i artikel 23.1.

Enligt skäl 41 i ingressen till dataskyddsförordningen innebär det att det i förordningen hänvisas till en rättslig grund eller lagstiftningsåtgärd inte nödvändigtvis en lagstiftningsakt antagen av ett parlament, utan att detta påverkar krav som uppställs i den konstitutionella ordningen i den berörda medlemsstaten. En sådan rättslig grund eller lagstiftningsåtgärd bör dock vara tydlig och precis och dess tillämpning bör vara förutsägbar för personer som omfattas av den, i enlighet med rättspraxis vid Europeiska unionens domstol och Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna. Enligt 10 § 1 mom. i Finlands grundlag ska dock närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag, och det har även grundlagsutskottet krävt.

Enligt skäl 45 i ingressen medför dataskyddsförordningen inte något krav på en särskild lag för varje enskild behandling, när behandling som grundar sig på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller behandling som krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning. Det kan räcka med en lag som grund för flera behandlingar som bygger på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige eller om behandlingen krävs för att fullgöra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning.

Bestämmelser om *lagenligheten i behandling av särskilda kategorier av* personuppgifter finns i artikel 9 i förordningen. Termen motsvarar i huvudsak det nuvarande begreppet känsliga uppgifter. Enligt artikeln ska behandling av personuppgifter som avslöjar ras eller etniskt ursprung, politiska åsikter, religiös eller filosofisk övertygelse eller medlemskap i fackförening och behandling av genetiska uppgifter, biometriska uppgifter för att entydigt identifiera en fysisk person, uppgifter om hälsa eller uppgifter om en fysisk persons sexualliv eller sexuella läggning vara förbjuden.

Behandling av sådana uppgifter tillåts dock på de grunder som räknas upp i artikel 9.2. Enligt artikel 9.2 g utgörs grunden av att behandlingen är nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse, på grundval av unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, vilken ska stå i proportion till det eftersträvade syftet, vara förenligt med det väsentliga innehållet i rätten till dataskydd och innehålla bestämmelser om lämpliga och särskilda åtgärder för att säkerställa den registrerades grundläggande rättigheter och intressen. Profilering som grundar sig på känsliga uppgifter är också begränsad enligt artikel 22.4 i förordningen.

Enligt 12 § 1 mom. 5 punkten i personuppgiftslagen är behandling av känsliga uppgifter tillåten vid sådan behandling som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. Dataskyddsförordningen ändrar rättsläget vad behandlingsgrundens karaktär beträffar. Enligt artikel 9.2 g i dataskyddsförordningen måste behandlingen vara nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse, på grundval av nationell lagstiftning, lagen ska stå i proportion till det eftersträvade syftet, vara förenlig med det väsentliga innehållet i rätten till dataskydd och innehålla bestämmelser skyddsåtgärder. Grundlagsutskottet har dock redan förutsatt att särskild uppmärksamhet ska fästas vid behandlingen av känsliga uppgifter. Exempelvis uppgifter om hälsotillståndet är i princip det slag av känsliga personuppgifter som för att kunna utlämnas till utomstående kräver att de allmänna begränsningsvillkoren i grundlagen är uppfyllda (GrUU 18/2010 rd, s. 4). 4).

Artikel 10 i förordningen innehåller bestämmelser om *behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål.* Dessa uppgifter får behandlas då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades rättigheter och friheter fastställs. Utifrån de övriga förutsättningarna för behandling som nämns i artikel 6.1 får personuppgifter om fällande domar i brottmål och överträdelser endast behandlas under kontroll av myndighet. Ett fullständigt register över fällande domar i brottmål får endast föras under kontroll av en myndighet. I behandlingen av dessa uppgifter måste man redan beakta att uppgifter om brottslig gärning, straff och annan påföljd för ett brott också räknas till känsliga uppgifter i grundlagsutskottets praxis (GrUU 37/2013 rd, s. 2).

Trafikregistren innehåller redan nu hälsouppgifter och uppgifter om fällande domar i brottmål och överträdelser, såsom anteckningar om körförbud. Även i framtiden är det av viktigt allmänt intresse att de hälsouppgifter och uppgifter om fällande domar i brottmål och överträdelser som finns med i trafiken behandlas i samband med registerföringen, eftersom de har central koppling till förutsättningarna för att många tillstånd för verksamhetsutövare och persontillstånd ska beviljas och till eventuell påföljdsbedömning, och bakom ligger ofta EU-bestämmelser eller skyldigheter enligt internationell rätt. Det yttersta syftet är att trygga en säker trafikmiljö för alla som deltar i trafiken. Trafiksäkerhet är inte ett nytt begrepp inom det allmänna intresset, utan har använts analogt för de grundläggande friheterna på den inre marknaden. I unionens domstols rättspraxis har skyddet av trafiksäkerheten godkänts som ett tvingande skäl av allmänintresse som kan motivera en inskränkning i den fria rörligheten för varor (mål C-110/05 kommissionen mot Italien (2009), punkterna 60 och 69).

Proportionaliteten i behandlingen av sådana uppgifter tryggas genom att endast nödvändiga uppgifter behandlas. En viktig skyddsåtgärd utgörs av att hälsouppgifter och uppgifter om fällande domar i brottmål och överträdelser är sekretessbelagda enligt offentlighetslagen. De får endast lämnas ut med stöd av bestämmelser i lag. I propositionen föreslås det att känsliga uppgifter endast ska ges ut till myndigheter, med den registrerades samtycke eller i anonymiserad form. Den registrerades samtycke utgör en behandlingsgrund enligt artikel 9.2 a i dataskyddsförordningen, och på anonymiserade uppgifter tillämpas inte kraven i personuppgiftslagstiftningen, eftersom det inte längre är fråga om personuppgifter.

Trafiksäkerhetsverket har också ett adekvat dataskydd, som granskas regelbundet. Verket har fastställt ett ledningssystem för informationssäkerhet. Ledningssystemet utnyttjar standarden ISO 27001, VAHTI-anvisningarna samt andra myndighetsanvisningar. Till Trafiksäkerhetsverkets kontroll av informationssäkerheten hör såväl att skydda uppgifterna, hantera användarrättigheter, teknisk informationssäkerhet, utbildning som samarbetsparternas informationssäkerhet. Informationssäkerheten hör till verkets utvecklingsarbete, säkerställandet av kontinuiteten och riskhanteringen, och alla informationssäkerhetsincidenter rapporteras. Myndighetens informationssäkerhetspraxis beskrivs och granskas i myndighetens årliga databokslut.

Artikel 87 i dataskyddsförordningen gör det möjligt att fastställa noggrannare förutsättningar för behandlingen av nationella personuppgifter i medlemsstaternas lagstiftning. Identifiering får dock enbart användas om den omfattas av lämpliga skyddsåtgärder i enlighet med dataskyddsförordning för den registrerades rättigheter och friheter.

I propositionen föreslås att personbeteckningen ska få sparas i trafik- och transportregistret. Detta motsvarar nuläget. Vad trafikregistren beträffar är det nödvändigt att behandla personbeteckningar för att identifiera personer i trafikens registerföring, som är Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgift. Propositionen utgår ifrån att närmare förutsättningar för behandling av personbeteckningar fastställs i den nationella allmänna lagstiftning som stiftas utifrån dataskyddsförordningen, på det sätt som 14 § i personuppgiftslagen gör i nuläget.

Kapitel IX i dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om särskilda behandlingssituationer. Sådana situationer är behandling i samband med yttrande- och informationsfriheten (artikel 85), allmänhetens tillgång till allmänna handlingar (artikel 86), anställningsförhållanden (artikel 88), arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål samt arkivering (artikel 89), tystnadsplikt (artikel 90) och bestämmelser om dataskydd inom kyrkor och religiösa samfund (artikel 91). I dessa särskilda behandlingssituationer ger dataskyddsförordningen medlemsstaterna möjlighet att utfärda nationella bestämmelser. För artiklarna 85, 88 och 90 måste medlemsstaterna överlämna bestämmelserna till kommissionen för kännedom.

Vad allmänhetens tillgång till allmänna handlingar beträffar får enligt artikel 86 i dataskyddsförordningen personuppgifter i allmänna handlingar som förvaras av en myndighet eller ett offentligt organ eller ett privat organ för utförande av en uppgift av allmänt intresse lämnas ut av myndigheten eller organet i enlighet med den unionsrätt eller den medlemsstats nationella rätt som myndigheten eller det offentliga organet omfattas av, för att jämka samman allmänhetens rätt att få tillgång till allmänna handlingar med rätten till skydd av personuppgifter i enlighet med denna förordning.

Propositionen utgår ifrån att gemensamma bestämmelser fastställs för dessa situationer i den allmänna nationella dataskyddslagen. Enligt den arbetsgrupp vid justitieministeriet som behandlat genomförandet av dataskyddsförordningen kan t.ex. behandlingen av personuppgifter för forskningsändamål grunda sig på fullgörandet av en uppgift av allmänt intresse i enlighet med 3 § 1 mom. 2 punkten i den nya dataskyddslagen. Enligt 31 § i förslaget till ny dataskyddslag ska man kunna avvika från den registrerades rättigheter vid vetenskaplig forskning.

Med avvikelse från den här grundläggande utgångspunkten föreslås det dock i propositionen att det ska föreskrivas separat om utlämnande av uppgifter från Trafiksäkerhetsverkets register. Utgångspunkten för den nuvarande bestämmelsen är att utlämnande av uppgifter från en myndighets register fastställs enligt bestämmelserna i offentlighetslagen. När uppgifter utlämnas som kopia, utskrift eller elektroniskt, förutsätter 16 § 3 punkten i offentlighetslagen att mottagaren enligt bestämmelserna om skydd för personuppgifter har rätt att hantera uppgifterna. I det fallet ska 8 § och 12 § i personuppgiftslagen och bestämmelser i eventuell speciallagstiftning utvärderas.

Propositionen utgår ifrån att det även i fortsättningen går att lämna ut uppgifter från en myndighets personregister för att uppfylla offentlighetsprincipen. Den arbetsgrupp vid justitieministeriet som behandlar det nationella genomförandet av dataskyddsförordningen föreslår att offentlighetslagen också framöver ska tillämpas på rätten till information ur myndigheternas personregister. Eftersom utlämnandet ofta sker elektroniskt, ska en förutsättning vara att den som begär uppgifterna enligt personuppgiftslagen, och i framtiden enligt dataskyddsförordningen, har rätt att behandla de personuppgifter han eller hon får av myndigheten. Den rätten enligt förordningen kan å sin sida basera sig på nationella bestämmelser: när behandlingen grundar sig på Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade skyldighet kan man enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen uttryckligen föreskriva om mottagarna och utlämningsändamålen. Förutsättningen är att regleringen uppfyller ett mål av allmänt intresse och är proportionell. Att uppfylla offentlighetsprincipen och utnyttja uppgifter bättre är ett mål av allmänt intresse. Om uppgifter lämnas ut för andra ändamål, gäller bedömningen artikel 6.4 i allmänna dataskyddsförordningen.

Rättslig grund för registerbestämmelserna gällande transport och användning av det nationella handlingsutrymmet. Enligt det som föreslås ovan gör dataskyddsförordningen det möjligt att i den nationella lagstiftningen föreskriva en laglig grund för behandling av personuppgifter (artikel 6.1 c och artikel 9.2 h för särskilda kategorier av personuppgifter), preciseringar av förordningens bestämmelser (artikel 6.3 generellt) och om undantag till förordningen (artiklarna 23, 85 och 89). Således kan trafikregistren behållas och den nationella lagstiftningen kan fastställas inom ramen för det nationella handlingsutrymmet i dataskyddsförordningen på det sätt som nämns ovan.

Sådan preciserande reglering måste dock vara både nödvändig för att uppnå ett mål av allmänt intresse och proportionell. Dessutom måste regleringen vara nödvändig för att komplettera förordningen, det måste alltså finnas ett uttryckligt behov av att precisera bestämmelserna i förordningen.

Vad allmänintresse innebär har inte definierats i dataskyddsförordningen, så det är upp till medlemsstaterna att definiera och motivera vad det ska omfatta. I förordningen skiljer man på allmänintressen och viktiga allmänintressen. I skälen i dataskyddsförordningen har allmänintresset bland annat att göra med folkhälsa och socialt skydd (skäl 45), officiellt erkända religiösa sammanslutningars syften (skäl 55), insamling av partipolitiska uppgifter i samband med val (skäl 56), fördelar av ekonomiskt eller finansiellt intresse för en medlemsstat (skäl 73), internationella utbyten av uppgifter mellan konkurrensmyndigheter, skatte- eller tullmyndigheter och finanstillsynsmyndigheter (skäl 112) samt handlingars offentlighet (skäl 154). (Se även definition av allmänintresse i förenade målen C-293/12 och C-594/12, Digital Rights Ireland (2014), punkterna 41–44). Enligt skäl 45 i förordningen kan verksamhet som bedrivs av en fysisk eller juridisk person som omfattas av offentligrättslig lagstiftning räknas som verksamhet av allmänintresse.

Det nationella handlingsutrymmet ska nyttjas med övervägande så att dataskyddsförordnigens mål att förenhetliga regleringen uppfylls. I Finland ska dock skyddet av personuppgifter regleras genom lag i enlighet med grundlagsutskottets vedertagna praxis. Enligt utskottet är det viktigt att reglera åtminstone syftet med registreringen av uppgifterna, uppgifternas innehåll, de tillåtna användningsändamålen inklusive rätten att överlåta registrerade uppgifter, den tid uppgifterna finns kvar i registret och den registrerades rättsskydd. Regleringen av dessa fakta ska vara övergripande och ingående på lagnivå. (GrUU 3/2004/2004 rd, s. 2; GrUU 70/2014 rd, s. 29).

Hösten 2016 har grundlagsutskottet fastställt att enligt dess uppfattning finns det inget hinder för att kraven på räckvidd för, exakthet hos och noggrann avgränsning av bestämmelser om skyddet av personuppgifter till vissa delar kan uppfyllas genom en ändamålsenligt beredd allmän unionsförordning eller genom en allmän nationell lag (GrUU 38/2016 rd, s. 4). 4). Speciallagstiftning behövs dock för att trygga att personuppgifter skyddas till övriga delar.

När regleringens proportionalitet bedöms ska uppmärksamhet fästas vid att den föreslagna regleringen riktar sig till en finländsk myndighet och inte till personuppgiftsansvariga generellt. Således har den föreslagna regleringen inte en negativ effekt på den inre marknaden.

Artikel 5 i dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om *principer för behandling av personuppgifter*. Det ställs krav på behandlingen beträffande laglighet, korrekthet och öppenhet; ändamålsbegränsning; uppgiftsminimering; korrekthet; lagringsminimering samt integritet och konfidentialitet. En del av principerna koncentreras i senare artiklar i förordningen.

Jämfört med den nuvarande regleringen lägger förordningen till krav på öppenhet samt integritet och konfidentialitet i listan på behandlingsprinciper. Innehållsmässigt är dessa skyldigheter dock inte nya, eftersom personuppgiftsdirektivet och personuppgiftslagen innehåller bestämmelser om den registrerades rätt att få uppgifter, den personuppgiftsansvariges informationsskyldighet och informationssäkerhet. Kraven preciseras dock i dataskyddsförordningen. En ny bestämmelse i förordningen är principen om ansvarsskyldighet i artikel 5.2: den personuppgiftsansvarige ska kunna bevisa att principerna om behandling av personuppgifter har följts.

Det finns inget avgörande om uppfyllandet av ansvarsskyldigheten. Å ena sidan förutsätter principen om ansvarsskyldighet riskbaserad och förutseende planering och förberedelse av behandlingen. Å andra sidan ska man också kunna dokumentera och bestyrka de åtgärder som vidtagits och att planerna har iakttagits. Trafiksäkerhetsverket har börjat göra årliga databokslut från och med 2015. Syftet med ett databokslut är att ge en bild av nuläget i organisationens behandling av uppgifter och datahantering. I databokslutet granskas kvaliteten på, värdet på och tillståndet hos Trafiksäkerhetsverkets datalager liksom uppgiftsflödena.

Uppgiftsminimering innebär att personuppgifterna ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Inte ens med den registrerades samtycke får man samla in eller på annat sätt hantera personuppgifter som är överflödiga för behandlingsändamålet. Kravet på uppgiftsminimering har också koppling till kravet på behövlighet.

De uppgifter som ska registreras i Trafiksäkerhetsverkets register föreskrivs genom lag. Utgångspunkten är att enbart de uppgifter som är nödvändiga för registerföringen ska sparas, alltså för att sköta Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgifter. När det gäller särskilda kategorier av personuppgifter ska enbart nödvändiga uppgifter sparas.

Öppenhet har fastställts som en av behandlingsprinciperna i dataskyddsförordningen. Bestämmelsen om öppenhet är ny, men redan nu hör det till god registerföringssed att iaktta det. Den behandling av personuppgifter som Trafiksäkerhetsverket utför grundar sig i huvudsak på lagen. I lagen föreskrivs det vilka uppgifter som samlas in om den registrerade och för vilka ändamål. Registerbeskrivningarna finns i enlighet med personuppgiftslagen att tillgå på myndighetens externa webbplats, och de uppdateras för att motsvara kraven i dataskyddsförordningen. För att främja öppenhet erbjuder Trafiksäkerhetsverket elektroniska tjänster som den registrerade kan använda för att kontrollera sina uppgifter.

Skyldigheten att informera den registrerade i enlighet med personuppgiftsdirektivet har behandlats i Europeiska unionens domstol i mål C-201/14 Bara (2015). I fallet stred utlämnandet av uppgifter myndigheter emellan mot bestämmelserna i personuppgiftsdirektivet, eftersom utlämnandet inte framgick av lagen och den registrerade inte heller hade informerats om överföringen.

Lagringsminimering innebär att personuppgifterna inte får förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas. Personuppgifter får lagras under längre perioder i den mån som personuppgifterna enbart behandlas för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål. Enligt skäl 39 ska tiden personuppgifter lagras vara så kort som möjligt och den personuppgiftsansvarige bör införa tidsfrister för radering eller för regelbunden kontroll.

I den nuvarande registerregleringen är det oftast fastställt genom lag hur länge uppgifterna får lagras. Tiden varierar för olika uppgiftstyper och enligt användningsändamål. Det har inte fastställts specifika tidsfrister för lagring av personuppgifter varken i den nuvarande personuppgiftslagstiftningen eller i den allmänna dataskyddsförordningen, utan utgångspunkten är att uppgifterna ska raderas så fort de inte behövs längre. Artikel 6.3 i dataskyddsförordningen möjliggör dock uttryckligen en reglering av lagringstiderna i den nationella lagstiftningen. För att kunna sköta de uppgifter som hör ihop med registerförande är det fortfarande motiverat att utfärda bestämmelser om lagringstiderna.

Vid lagring av uppgifter ska dessutom bestämmelserna i arkivlagen och arkivverkets föreskrifter som utfärdats med stöd av dem tas i beaktande. Till dessa delar är det inte fråga om specialreglering av trafikregistren, utan reglering som generellt berör arkivering och permanent lagring.

Ändamålsbegränsning innebär enligt dataskyddsförordningen att personuppgifter ska samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål. Om senare behandling är förenlig med det ändamål för vilket personuppgifterna samlats in, krävs ingen annan separat rättslig grund för att behandla dem.

Enligt artikel 6.4 i dataskyddsförordningen ska man i bedömningen av förenligheten beakta kopplingar mellan de ändamål för vilka personuppgifterna har samlats in och ändamålen med den avsedda ytterligare behandlingen; det sammanhang inom vilket personuppgifterna har samlats in, särskilt förhållandet mellan de registrerade och den personuppgiftsansvarige; personuppgifternas art, (särskilt huruvida särskilda kategorier av personuppgifter behandlas eller huruvida personuppgifter om fällande domar i brottmål och överträdelser behandlas).

Trafikregisterhållningen bygger huvudsakligen på speciallagstiftning eller bestämmelser på längre nivå som har utfärdats med stöd av lag. I var och en av speciallagarna om register är oftast ändamålet med behandlingen av den uppgift som ska registreras fastställt. Användningsändamålet framgår dock inte explicit exempelvis i bestämmelserna i fartygsregisterlagen. I nuläget finns det ett behov av att klargöra detta så att den registrerade tydligt får information om ändamålet med behandlingen av personuppgifterna.

Artikel 7 i förordningen innehåller bestämmelser om samtycke. Den registrerades samtycke är redan en förutsättning för behandling i personuppgiftslagen och personuppgiftsdirektivet. Dataskyddsförordningen preciserar dock förutsättningarna för samtycke. Enligt artikel 4 avser samtycke varje slag av frivillig, specifik, informerad och otvetydig viljeyttring, genom vilken den registrerade, antingen genom ett uttalande eller genom en entydig bekräftande handling, godtar behandling av personuppgifter som rör honom eller henne. Den registeransvarige ska kunna visa att den registrerade har samtyckt till behandlingen av sina personuppgifter. Om den registrerades samtycke lämnas i en skriftlig förklaring som också rör andra frågor, ska begäran om samtycke läggas fram på ett sätt som klart och tydligt kan särskiljas från de andra frågorna i en begriplig och lätt tillgänglig form, med användning av klart och tydligt språk. De registrerade ska ha rätt att när som helst återkalla sitt samtycke, och det ska vara lika lätt att återkalla det som att ge sitt samtycke.

Trafiksäkerhetsverket behandlar personuppgifter för myndighetsverksamhet, så uppgifter som samlas in utifrån samtycke har en väldigt begränsad roll: samtycket till behandling kan i praktiken ha att göra med försöksverksamhet eller forskningsändamål. Behandling som bygger på samtycke kan även i fortsättningen användas i enskilda fall när det inte finns några andra förutsättningar för behandling.

Kapitel III i förordningen innehåller bestämmelser om *den registrerades rättigheter*. Ett av dataskyddsförordningens mål är att stärka den registrerades rättigheter och möjligheter att övervaka behandlingen av personuppgifterna. I medlemsstatens lagstiftning kan dock den registrerades rättigheter begränsas i de situationer som avses i artikel 23.

Den registrerades och den personuppgiftsansvariges ställning jämnas ut genom att den registrerade får rätt att ha kontroll över sina uppgifter. Sådana rättigheter är rätten till tillgång (artikel 15), rätten till rättelse (artikel 16), rätten till radering (artikel 17, ”rätten att bli bortglömd”), rätten till begränsning av behandling (artikel 18), rätten till dataportabilitet (artikel 20), rätten att göra invändningar (artikel 21) och rätten att inte bli föremål för ett beslut som enbart grundas på automatiserad behandling (artikel 22).

De nya rättigheterna bland dessa är rätten till begränsning av behandling - tidigare hade man rätt att kräva att uppgifterna ska skyddas - och rätten till dataportabilitet. En ny rättighet är också information till den registrerade om en personuppgiftsincident (artikel 34). De övriga rättigheterna har preciserats.

Den registrerades rättigheter hjälper till att uppfylla den registrerades informationsautonomi. Den registrerades rättigheter tryggas och uppfylls redan med stöd av de nuvarande bestämmelserna. Den registrerade kan i enlighet med personuppgiftslagen förbjuda direktmarknadsföring. Dessutom kan man utfärda ett förbud mot att lämna ut adresser från fordonstrafikregistret, farkostregistret och luftfartygs- och certifikatregistret. Förbuden är anmälningspliktiga och kan utfärdas elektroniskt. Utöver dessa begränsningar av utlämnande av uppgifter kan den registrerade ansöka om en spärrmarkering i befolkningsdatasystemet hos magistraten. Spärrmarkeringen överförs automatiskt till Trafiksäkerhetsverkets system.

I propositionen föreslås inte avvikelser från de rättigheter den registrerade har enligt dataskyddsförordningen. Däremot utvidgas de registrerades rätt till dataportabilitet till att delvis även gälla trafikregister. Det beror på att den registrerade annars skulle ha en förhållandevis passiv ställning när det gäller att utnyttja sina egna uppgifter.

Artikel 20 i förordningen innehåller bestämmelser om den nya rätten att föra över uppgifter från ett system till ett annat. Artikeln omfattar rätten att få sina uppgifter i ett allmänt använt och maskinläsbart format och rätten att överföra dessa uppgifter till en annan personuppgiftsansvarig utan att den förre hindrar detta. Rätten kan utnyttjas när tre villkor uppfylls samtidigt: behandlingen utförs automatiskt utifrån samtycke eller avtalsförhållande, personuppgiften måste gälla den registrerade och vara inlämnade av denne och nyttjandet av rätten får inte inverka menligt på andras rättigheter och friheter. Artikeln gäller alltså inte en personuppgiftsansvarig som för ett register som inte omfattar samtycke eller avtalsförhållande. I artikel 20.3 konstateras dessutom att rätten inte ska gälla i fråga om en behandling som är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som är ett led i myndighetsutövning som utförs av den personuppgiftsansvarige.

Trafikregistren förs med stöd av lag. Den registrerade har alltså inte rätt att kräva att uppgifter överförs med stöd av dataskyddsförordningen. Enligt anvisningar från EU:s arbetsgrupp för skydd av fysiska personer med avseende på behandlingen av personuppgifter skulle det dock vara önskvärt att exempelvis myndigheter som behandlar personuppgifter utifrån allmänintresse eller lagstadgad plikt frivilligt genomför en möjlighet till laddning och överföring. I propositionen föreslås det att det med stöd av artikel 6 (1) (c) i förordningen ska föreskrivas att rätten även gäller Trafiksäkerhetsverket, så att man kan främja att den registrerades rättigheter uppfylls och att uppgifterna i trafik- och transportregistret utnyttjas. På det här sättet har nya datahanteringsmodeller såsom Mina data-modellen utvecklats för att effektivera den registrerades rättigheter.

Personuppgiftsbiträdet. Kapitel IV i dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om den personuppgiftsansvarige och personuppgiftsbiträdet.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Trafiksäkerhetsverket har lagt ut en del av sina lagstadgade registreringsuppgifter på entreprenad till avtalsregistrerade. Lagen om registrering av fordon (175/2015) och lagen om farkostregistret (424/2014) innehåller bestämmelser om nyttjande av avtalsregistrerare.

Förutom kravet på att bestämmelser ska utfärdas genom lag förutsätter 124 § i grundlagen att utläggning på entreprenad behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Lagstiftningen om skydd av personuppgifter förbjuder inte heller att behandlingen av personuppgifter läggs ut på entreprenad: den personuppgiftsansvarige behöver inte utföra behandlingen av personuppgifterna själv, utan ett separat personuppgiftsbiträde kan utföra behandlingen åt den personuppgiftsansvarige. En sådan behandling av personuppgifter som sker för den registeransvariges räkning består av att använda registret och inte av att lämna ut personuppgifter. Således behövs inte en ny grund för behandling, såsom den registrerades samtycke för att lägga ut det på entreprenad.

En tillräcklig nivå på skyddet av personuppgifter har tryggats i bestämmelserna om avtalsregistrering som nämns ovan genom att de innehåller bestämmelser om kraven på tjänsteleverantören och innehållet i entreprenadavtalet.

I propositionen föreslås det att bestämmelserna om avtalsregistrering ska samlas ihop med andra bestämmelser om utläggning på entreprenad och att överlappningar med EU:s allmänna dataskyddsförordning ska avlägsnas. Överlappningar med dataskyddsförordningen finns till de delar som den nuvarande lagstiftningen innehåller bestämmelser om dataskyddskrav på personuppgiftsbiträden samt innehållet i avtal om behandling av personuppgifter som läggs ut på entreprenad vad skydd av personuppgifter beträffar.

För det första förutsätts det i artikel 28.1 att den personuppgiftsansvarige endast anlitar personuppgiftsbiträden som uppfyller kraven i förordningen. För det andra ska behandlingen av personuppgifter regleras genom ett avtal enligt artikel 28.3. I ett sådant avtal ska man ange föremålet för behandlingen, behandlingens varaktighet, art och ändamål, typen av personuppgifter och kategorier av registrerade, samt den personuppgiftsansvariges skyldigheter och rättigheter samt andra omständigheter som särskilt räknas upp i punkten.

Enligt artikel 82.2 ansvarar den personuppgiftsansvarige för skada som orsakats av behandling som strider mot denna förordning. Ett personuppgiftsbiträde ska ansvara för skada uppkommen till följd av behandlingen endast om denne inte har fullgjort de skyldigheter i denna förordning som specifikt riktar sig till personuppgiftsbiträden eller agerat utanför eller i strid med den personuppgiftsansvariges lagenliga anvisningar.

Artikel 24 i dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om *den personuppgiftsansvariges ansvar* och artikel 32 om *säkerhet i samband med behandlingen.* Dataskyddsförordningen har ett riskbaserat angreppssätt. Syftet med att utgå från riskerna är å ena sidan att undvika överreglering av lågriskverksamhet och å

andra sidan att säkerställa att den registrerade är skyddad i högriskverksamhet. Den personuppgiftsansvarige måste verkställa behöriga verksamhetsprinciper för dataskydd och exakt vad den personuppgiftsansvariges skyldigheter omfattar beror på vilken risk behandlingen medför. Den personuppgiftsansvarige måste genomföra de tekniska och organisatoriska åtgärder som krävs för att säkerställa och bevisa att dataskyddsförordningen iakttas, när man beaktar behandlingens karaktär, omfattning, sammanhang och syften samt hur sannolika och allvarliga riskerna mot fysiska personers rättigheter och friheter är. Enligt skäl 75 medför det i synnerhet risker om behandlingen inbegriper ett stort antal personuppgifter och gäller ett stort antal registrerade.

Som centrala myndighetsregister innehåller Trafiksäkerhetsverkets register en stor mängd uppgifter om en stor grupp människor. Registren omfattar annat än personuppgifter, personuppgifter och känsliga uppgifter som hör ihop med personuppgifterna. Att definiera och hantera en risk är ett kontinuerligt arbete och det tas upp i myndighetens databokslut.

Enligt artikel 25 i förordningen ska dataskydd vara inbyggt och en standard. Genom skyddsåtgärder ska det säkerställas att dataskyddsprinciperna följs. Dessutom ska den personuppgiftsansvarige genomföra lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att, i standardfallet, säkerställa att endast personuppgifter som är nödvändiga för varje specifikt ändamål med behandlingen behandlas. Den skyldigheten gäller mängden insamlade personuppgifter, behandlingens omfattning, tiden för deras lagring och deras tillgänglighet. Framför allt ska dessa åtgärder säkerställa att personuppgifter i standardfallet inte utan den enskildes medverkan görs tillgängliga för ett obegränsat antal fysiska personer. En liknande princip finns redan i 32 § i personuppgiftslagen.

Trafiksäkerhetsverket uppfyller inbyggt dataskydd och dataskydd som standard bland annat med hjälp av interna anvisningar och förfaranden. Trafiksäkerhetsverket använder en livscykelmodell för utveckling som förutsätter dataskydds- och datasäkerhetsutlåtanden om planer, projekt och utvecklingsförslag.

Enligt artikel 35 i förordningen ska det även göras en *konsekvensbedömning* avseende dataskydd. I överensstämmelse med det riskbaserade angreppssättet kommer skyldigheterna och skyddsåtgärderna i dataskyddsförordningen att skräddarsys vid Trafiksäkerhetsverket utifrån de risker som finns och som uppdagas i behandlingen av personuppgifter. Denna riskbedömning ska alltid göras innan man börjar behandla de personuppgifter som är föremål för bedömningen i fråga.

En fullständig bedömning av konsekvenserna är inte möjlig utan en bra registerbeskrivning och god förvaltning. En gemensam verksamhetsmodell för att beskriva och förvalta Trafiksäkerhetsverkets register blir klar 2017. Därtill utgör de beskrivningar av dataflöde och dataarkitektur som Trafiksäkerhetsverket har gjort om datakapitalet en grund för bedömningen av riskerna i samband med behandling av personuppgifter. Genomförda riskbedömningar stöder den personuppgiftsansvariges ansvarsskyldighet och överhuvudtaget utredningen av vilka skyldigheter den personuppgiftsansvarige har och vilka rättigheter de registrerade har i samband med behandlingen av personuppgifter som är föremål för riskbedömningen i fråga.

Trafiksäkerhetsverket genomförde ett försök 2016 med konsekvensbedömning för två personregister som byggde på kriterierna och kraven i dataskyddsförordningen. Bedömningen genomfördes av en utomstående tjänsteleverantör. I de dataskyddsbedömningar som genomfördes uppdagades några utvecklingsbehov som bland annat gällde bristfällig definition av lagringstiden för vissa personuppgifter och registerbeskrivningarna. De bedömningar som genomfördes hjälpte till att förklara betydelsen av ett riskbaserat angreppssätt för den personuppgiftsansvarige och skapar en grund under förordningens övergångstid för kontinuerlig konsekvensbedömning av dataskydd och tillhörande processer.

Skyldigheten att anmäla en personuppgiftsincident till tillsynsmyndigheten föreskrivs i artikel 33 och till den registrerade i artikel 34 i förordningen. Det är den personuppgiftsansvariges skyldighet att anmäla personuppgiftsincidenter. Det är samtidigt fråga om den registrerades rätt att få en anmälan om en personuppgiftsincident. Trafiksäkerhetsverket håller på att skapa processer för eventuella personuppgiftsincidenter. Utöver det planerar man effektiv och tillräckligt omfattande kommunikation vid kris- och störningssituationer. Vid sidan om det som konstateras ovan håller man på att skapa en formbunden anmälningsprocess och anvisningar för hur man gör en anmälan och dokumenterar incidenter. Dessutom håller myndigheten på att definiera kriterier och motiveringar för situationer där personuppgiftsincidenter inte anses medföra en risk eller en hög risk för fysiska personers rättigheter och friheter.

Dataskyddsombud krävs av de organisationer som nämns i artikel 37 i förordningen. Trafiksäkerhetsverket har utnämnt ett dataskyddsombud i april 2016. Vid Trafiksäkerhetsverket fungerar dataskyddsombudet som ett stöd för både personalen och ledningen. En dataskyddsarbetsgrupp som koordinerats av dataskyddsombudet inledde sin verksamhet vid Trafiksäkerhetsverket i slutet av 2016. Syftet med gruppen är att på en prak-

tisk nivå identifiera och precisera kraven i dataskyddsförordningen som riktar sig både till Trafiksäkerhetsverket och till instanser som verkar på uppdrag av Trafiksäkerhetsverket när det gäller behandling av personuppgifter. Dataskyddsarbetsgruppen gör upp en beskrivning av nuläget och målet för dataskyddet som en konkret åtgärd.

Utlämnande av uppgifter till tredjeländer. Kapitel V i den allmänna dataskyddsförordningen innehåller bestämmelser om utlämnande av uppgifter till tredjeländer. Utgångspunkten är att personuppgifter enbart får utlämnas till länder som garanterar en tillräcklig skyddsnivå för personuppgifterna.

Det möjligt att överföra personuppgifter på grundval av kommissionens beslut (artikel 45). Därtill är överföring möjlig om den omfattas av lämpliga skyddsåtgärder (artikel 46). En sådan skyddsåtgärd är ett rättsligt bindande och verkställbart instrument mellan offentliga myndigheter eller organ. Enligt skäl 108 kan överföring av uppgifter också utföras av offentliga myndigheter eller organ till offentliga myndigheter eller organ i tredjeländer eller internationella organisationer med motsvarande skyldigheter eller uppgifter, inbegripet på grundval av bestämmelser som ska införas i administrativa överenskommelser, t.ex. samförståndsavtal, som föreskriver verkställbara och faktiska rättigheter för de registrerade. Tillstånd från den behöriga tillsynsmyndigheten bör erhållas när skyddsåtgärder föreskrivs i icke rättsligt bindande administrativa arrangemang. Överföring är också möjlig i de särskilda situationer som tas upp i artikel 49.

Utlämnande av uppgifter till tredjeländer från Trafiksäkerhetsverkets register är liksom hela registerregleringen splittrad på olika lagar. Utgångspunkten är att regleringen gäller offentliga uppgifter, men det föreskrivs också om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter. Generellt sett kan offentliga uppgifter med stöd av den nuvarande regleringen lämnas ut till en myndighet i tredjeland av grundad anledning. Å andra sidan lämnas normalt inte personuppgifter ut till tredjeländer från exempelvis fartygsregistret, fordonsregistret och järnvägstrafikens behörighetsregister. En sådan specialreglering är inte ändamålsenlig och överensstämmer inte med dataskyddsförordningen till de delar den allmänna regleringen är tillräcklig för att utlämna uppgifter och för att trygga dataskyddet. Enligt offentlighetslagen ska dock utlämnande av sekretessbelagda uppgifter föreskrivas särskilt genom lag.

Det förekommer väldigt lite utlämning av andra personuppgifter till tredjeländer. Det har till exempel varit fråga om situationer där personer som utvecklar applikationer arbetar i tredjeländer för någon i Finland eller inom EES-området. Till de delar uppgifter i personregister i fortsättningen görs tillgängliga för allmänheten genom datanätet, kan man inte utesluta möjligheten att uppgifter hämtas från ett tredjeland. Till dessa delar kan alltså antalet utlämnanden till tredjeländer alltså öka.

2.3.1.5 Öppna data

Finland är ett av de första EU-länder som målmedvetet har öppnat upp myndighetsuppgifter. Utgångspunkten är att man genom att öppna upp data skapar möjligheter för många nya och nya slags tjänster och affärsmodeller. Enligt kommunikationsministeriets utredning (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan datan avaaminen ja hyödyntäminen liiketoiminnassa ja päätöksenteossa. Publikationer 1/2017) har öppnandet av offentlig data framskridit bra i förvaltningsområdet, och största delen av det relevanta materialet öppnades i förvaltningsområdet före utgången av 2016. Förvaltningsområdets öppna data har redan utnyttjats i affärsverksamhet för transport- och kommunikationsservice samt service i specialförhållanden, men det finns ett behov av att aktivt främja utnyttjandet av data i stor utsträckning i service och affärsverksamhet bland annat med datamarknadsföring, datakatalog och samarbete utvecklare emellan. Meteorologiska institutet, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket har öppnat upp mest data

Det är inte fastställt genom lag att Trafiksäkerhetsverkets registeruppgifter ska göras tillgängliga. På grund av datainnehållets karaktär i myndighetens register är det inte möjligt att göra uppgifterna tillgängliga som sådana enligt principen för öppna data. För att göra uppgifterna tillgängliga krävs i allmänhet att uppgifterna måste anonymiseras så att en fysisk person inte längre kan identifieras direkt eller indirekt. När möjligheten att identifiera en person bedöms beaktas alla hjälpmedel som rimligen kan användas för att indirekt identifiera en fysisk person.

Trafiksäkerhetsverket har offentliggjort öppna data som filer om fordon, luftfartyg, järnvägsmateriel, farkoster och fartyg.

2.3.2 Transportmarknaden

2.3.2.1 Marknaden för flygtrafik

Flygtrafiken förutspås öka globalt de kommande åren. Antalet innehavare av drifttillstånd har minskat något i Finland sedan flygdriftsförordningen började tillämpas den 28 oktober 2014. I synnerhet stora finländska aktörer har försvunnit från den finländska flygtrafikmarknaden och det har blivit svårare att få tillträde till marknaden på grund av nya, mer krävande bestämmelser. Å andra sidan har betydande internationella aktörer kommit med i inrikestrafiken.

Det är fritt fram för alla innehavare av drifttillstånd i EU att idka kommersiell lufttransport på EU:s område och ansökan om tillstånd optimeras enligt flygbolagets behov. Exempelvis trafikrättigheterna, tillståndsavgifterna och smidigheten i myndighetsverksamheten avgör vilken stat ett flygbolag väljer att placera sig.

Regleringen av marknaden för flygtrafik i den gällande luftfartslagen kompletterar i huvudsakligen EU-bestämmelserna som ska tillämpas som sådana. Det har inte kommit till kommunikationsministeriets kännedom att det skulle finnas behov av att ändra den nationella lagstiftningen vad marknaden för flygtrafik beträffar. I samband med landskapsreformen har det diskuterats om det skulle vara bättre om landskapet fattade beslut om den allmänna trafikplikten på vissa flygrutter i stället för Trafikverket.

2.3.2.2 Marknaden för sjötrafik

Inom sjöfarten är verksamhetstillstånd inte bundet till bestämmelser på det sätt som det är i andra trafikslag. Cabotagebestämmelsen i 4 § i näringslagen grundar sig på EU-lagstiftning och begränsar idkande av sjöfart på Finlands vattenområden.

Innehållet i 4 § i näringslagen bör för följdriktighetens skull föras över till lagen om transportservice. Samtidigt skulle det vara ändamålsenligt om Trafiksäkerhetsverket tog över kommunikationsministeriets befogenhet att utfärda cabotagetillstånd för fartyg som seglar under flagg från länder utanför EES. I regel har man försökt föra över tillstånd som inte omfattas av prövning enligt ändamålsenlighet till myndighetsnivå från ministernivå. Det föreslås att förutsättningarna för beviljande av cabotagetillstånd ska anges mer detaljerat i lagen än i gällande lag. De senaste åren har bara ett fåtal cabotagetillstånd per år sökts hos kommunikationsministeriet.

2.3.2.3 Marknaden för järnvägstrafik

De gällande bestämmelserna om marknaden för järnvägstrafik grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv (2012/34/EU) om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, som trädde i kraft på det nationella planet genom lagen om ändring av järnvägslagen (1394/2015) och lagen om ändring av banlagen (1395/2015).

I unionslagstiftningen och följaktligen i den gällande järnvägslagen har myndigheternas och aktörernas ansvar delats upp tydligt. Det förutsätts att järnvägsföretag har verksamhetstillstånd som i Finland beviljas av kommunikationsministeriet. Trafikministeriet och samkommunen Helsingfors regiontrafik är behöriga myndigheter som sköter om arrangemangen för persontrafiken på järnvägarna på sina egna behörighetsområden. Säkerhetsintyg för järnvägsoperatörer beviljas av Trafiksäkerhetsverket som nationell säkerhetsmyndighet. Trafikverket förvaltar statens bannät och beviljar järnvägsföretag bankapacitet, beviljar användarrätt till bannätet, erbjuder tjänster som hör ihop med nyttjande av bannätet och tar upp en banavgift för nyttjande av bannätet.

I Finland är en självständig myndighet som verkar i anslutning till Trafiksäkerhetsverket regleringsorgan inom järnvägsbranschen. Dess uppgift är att övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av rätt att använda bannätet och de avgifter som tas ut för rätten att använda bannätet, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna samt bannätsbeskrivningen är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen. Den kontroll som utförs av regleringsorganet riktar sig alltså centralt till järnvägens infrastruktur (bannätet och serviceställen) och de instanser som förvaltar dem. I denna roll kan regleringsorganet antingen på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer eller andra som tillhandahåller tjänster eller på initiativ av de behöriga myndigheter som avses i 14 § kollektivtrafiklagen undersöka och fatta beslut inom ramen för bestämmelserna i järnvägslagen om problem inom verksamheten på marknaden för järnvägstrafik. Unionslagstiftningen förutsätter att myndigheternas ansvar är tydligt definierat, åtskilda från varandra och i synnerhet att regleringsorganets självständighet och oberoende har tryggats.

Bestämmelserna i 2 kap. i järnvägslagen om inträdet på järnvägsmarknaden lämpar sig för att tas med i den andra fasen av lagen om transportservice. Den nationella verkställighetstiden för marknadsdelen i EU:s fjärde järnvägspaket sträcker sig till den 24 december 2018. Verkställandet av EU:s fjärde järnvägspaket medför ändringar av närmast teknisk natur i tillståndsbestämmelserna, som kan beaktas i den andra fasen av projektet. Till övriga delar verkar det ändamålsenligt att EU:s fjärde järnvägspaket (både marknadsdelen och den tekniska delen) verkställs genom en egen regeringsproposition som skulle ge en ny spårtrafiklag och samtidigt ändra lagen om transportservice. Regeringens proposition om detta skulle förmodligen överlämnas till riksdagen i september 2018. De största behoven av ändringar i marknadsdelen i EU:s fjärde järnvägspaket har att göra med ordnandet av bannätsförvaltarens ställning och uppgifter, som beror på ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet. Även regleringsorganets tillsynsroll i förhållande till bannätsförvaltarna preciseras i samband med att marknadsdelen verkställs på det sätt som ändringsdirektiv till järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter. Kapitel 13 i järnvägslagen om regleringsorganet förblir en del av järnvägslagen, liksom skyldigheterna som gäller bannätsförvaltarna. Således ska de ändringar i bestämmelserna som riktas till dem ges som en regeringsproposition med förslag till lag om ändring av järnvägslagen.

Även om ändringsförordningen till EU:s trafikavtalsförordning är direkt tillämplig EU-lagstiftning utan ett nationellt verkställande, behövs kompletterande nationell lagstiftning för att tillämpa den, i synnerhet när det gäller avgränsningen av myndighetsuppgifter och tillämpning av förordningen. Dessa bestämmelser lämpar sig att utfärda genom en regeringsproposition som ändrar lagen om transportservice. Regeringspropositionen ges dock först som ett parallellt lagförslag till lagen om ändring av järnvägslagen, eftersom ändringarna inte hinner med i andra fasen av projektet.

Till spårtrafik räknas förutom järnvägstrafik även spårvagns- och metrotrafik eller så kallad spårbunden stadstrafik. Det är först nyligen den spårbundna stadstrafiken har fått en egen lag i Finland. Finland har än så länge bara en aktör som bedriver spårburen stadstrafik, Helsingfors stads trafikverk. Tammerfors har också planer på att inleda spårvagnstrafik.

Regleringen av spårburen stadstrafik är rent nationell. Regleringsmodellen är mycket enkel. Verksamhetsutövaren behöver inget separat tillstånd för sin verksamhet, men måste göra en anmälan om verksamheten och det har fastställts minimikrav för den. Trafiksäkerhetsverket fungerar som övervakande myndighet för den spårburna stadstrafiken.

2.3.2.4 Marknaden för vägtrafik

Det har föreslagits att marknadsbestämmelserna för vägtrafik ska förnyas kännbart i samband med trafikbalkprojektets första fas. Samtidigt har det i samband med totalreformen av vägtrafiklagen som har inletts framkommit att bestämmelserna i 6 a kap. i vägtrafiklagen om sociallagstiftning på vägtransportområdet och färdskrivare inte naturligt passar in i vägtrafiklagen. Det har föreslagits att dessa bestämmelser ska placeras i lagen om transportservice eftersom den behandlar aktörernas tillstånd och skyldigheter. Å andra sidan återfinns motsvarande reglering (kör- och vilotider och övervakningen av dem) för andra trafikformer i annan lagstiftning.

Inom luftfarten innehåller förordningen om flygdrift som utfärdats med stöd av EASA-förordningen flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav på EU-nivå. Det finns ingen speciallagstiftning för järnvägarna, utan allmänna bestämmelser tillämpas. Arbetstidsregleringen inom sjöfarten består av sjöarbetstidslagen (296/1976) och lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982). Den förstnämnda lagen tillämpas på arbetstagare som arbetar på ett finskt fartyg i utrikestrafik. Sjöarbetstidslagen tillämpas även när ett fartyg i utrikestrafik går mellan hamnar i Finland. Lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart tillämpas å sin sida på finska fartyg i inrikesfart. Med inrikesfart avses trafik inom Finlands gränser samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på Rysslands vattenområden i omedelbar anslutning därtill. Lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart tillämpas även då fartyg tillfälligt är i trafik utanför Finlands gränser.

Även om regleringen av kör- och vilotiderna för andra trafikformer inte är lämplig att föra över i lagen om transportservice, finns det för vägtrafikens del inte ett mer naturligt ställe att placera dessa bestämmelser. Det kan inte heller anses vara en bra lösning att föra över dem i en separat lag.

Lagen om vissa internationella kombinerade transporter har också blivit föremål för granskning. Eftersom målet med författningsprojektet också är att samla bestämmelserna om samma verksamhet på ett ställe, är det naturligt att flytta över bestämmelserna till kapitlet om internationell vägtrafik i lagen om transportservice.

2.3.3 Yrkeskompetens

2.3.3.1 Yrkeskompetens inom flygtrafiken

Bestämmelserna om yrkeskompetens inom luftfart grundar sig huvudsakligen på unionslagstiftning som tillämpas i hela Europa. De detaljerade kraven grundar sig på kommissionens flygbesättningsförordning, och det finns inget nationellt handlingsutrymme. Bestämmelserna om flygcertifikat i luftfartslagen gäller förutom flygcertifikat för yrkespiloter även andra personalgrupper inom luftfarten, privatflygare, flygledare, mekaniker och så vidare, så bestämmelserna om tillstånd och godkännanden för luftfart finns fortsättningsvis i luftfartslagen.

Bestämmelserna om certifikat och utbildning i luftfartslagen skiljer i nuläget inte på privat- och yrkesflygande, utan närmare bestämmelser har utfärdats genom myndighetsbestämmelser. I bedömningen av om kraven för certifikat uppfylls deltar bland annat en flygläkare, en granskare av språkprov och en flygkontrollant.

Tillstånd och godkännanden som har beviljats i enlighet med EU-lagstiftningen är ömsesidigt godkända i EU-länderna. Finska piloter kan utbilda sig och skaffa certifikat i andra EU-länder och tvärtom.

För tillfället finns det ingen reell press på att kraven på yrkeskompetens och utbildning som ingår i luftfartslagen ska ändras. Den gällande luftfartslagen och EU-bestämmelserna gör det möjligt att föra över vissa uppgifter på ett behörigt organ under vissa förutsättningar. Än så länge finns det inga behöriga organ i Finland. Däremot när det gäller luftfartsverksamhet som hör till den nationella behörigheten har man funderat på möjligheter att omorganisera myndighetstillsynen så att myndighetsuppgifterna i frågor som gäller hobbyflygning kan läggas ut på entreprenad.

2.3.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten

Kompetens. Bestämmelserna om kompetens i lagen om fartygspersonal och bemannings förordningen bygger till stora delar på STCW-konventionen. Till dessa delar finns det inga betydande behov av att ändra på innehållet i bestämmelserna i lagen om fartygspersonal. Det finns dock behov av att göra vissa tekniska preciseringar i lagstiftningen och ändra nivån på lagstiftningen till vissa delar för att motsvara kraven i grundlagen.

Trafiksäkerhetsverket har med stöd av den gällande lagstiftningen inte möjlighet att med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer (nedan yrkeskvalifikationsdirektivet) erkänna nationella behörighetsbrev från en annan EU-stat gällande sjöfartsyrken. Dessa behörighetsbrev omfattas inte av STCW-konventionens system för erkännande. Därför förutsätts det i nuläget att innehavare av sådana behörighetsbrev, för att de ska kunna vara verksamma, antingen har behörighetsbrev som motsvarar STCW-konventionen eller alternativt genomför motsvarande finska utbildning. Nuvarande praxis ställer för höga kompetenskrav till exempel på sådan maskinbesättning som har skaffat sig kompetens inom EU och som arbetar på fartyg utrustade med maskineri på under 750 kW. Därför behövs en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att erkänna sådana behörighetsbrev för sjöfarten som avses i yrkeskvalifikationsdirektivet.

Utbildning. Enligt STCW-konventionen ska avtalsparterna säkerställa att sjöfararnas utbildning och bedömning förvaltas, övervakas och följs upp i enlighet med STCW-bestämmelserna. Både STCW-konvention och direktivet om minimikrav på utbildning förutsätter att utbildningsanordnarna och undervisningsplanerna bedöms och godkänns. Dessutom förutsätter flera av de utbildningskrav som definieras i STCW-konventionen att utbildningen för sjöfarare är godkänd av förvaltningen. För tillfället varken bedöms eller godkänns dock undervisningsplaner och utbildningar i Finland. Utbildningsstyrelsen utfärdar tillstånd att anordna utbildningar, men man varken granskar eller godkänner att utbildningsanordnaren och utbildningens innehåll motsvarar STCW-konventionen i enlighet med kraven i STCW-konventionen. Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA har gett Finland en anmärkning om dessa brister i sina inspektioner. Dessutom varken auditeras eller godkänns läroanstalternas enheter utomlands dit Finland exporterar utbildning för tillfället.

Det behöver läggas till bestämmelser i lagstiftningen som anger att Trafiksäkerhetsverket ska bedöma och godkänna utbildningsanordnare och den utbildning de anordnar och förbinder sig att utifrån godkännande, när de övriga kraven uppfylls, bevilja behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Det gör det också möjligt att godkänna en utländsk utbildningsenhet, vilket behövs eftersom exempelvis Estland har ett utbildningsutbud som kunde komplettera utbudet i Finland. Då är det möjligt att till vissa delar även godkänna utbildning som rederierna ger sin egen personal på fartygen. Den behörighet Trafiksäkerhetsverket skulle ha att godkänna gör det även möjligt att godkänna och utnyttja utbildningar som erbjuder distansstudier såsom online-kurser i sjöfartsutbildningar som motsvarar STCW-konventionen. Författningarna inom

undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde behöver inte ändras, utan det är fråga om ny verksamhet.

Nationella kompetenser. I enlighet med regeringsprogrammet bedöms rent nationella beslut utifrån internationella bestämmelser. När det gäller kompetenser behöver man alltså bedöma om separata nationella kompetenser och behörighetsbrev som gäller för närvarande alltid behövs. De nationella behörighetsbreven ersätter behörighet enligt STCW-konventionen inom den inhemska trafiken. Kraven i STCW-konventionen har ansetts vara för hårda för den inhemska trafiken och utbildningen onödigt omfattande för kust-, skärgårds- och insjötrafiken. Dessa kompetenser för inrikesfart, som behörighetsbrevet för förare och behörighetsbrevet för skeppare i inrikes fart, är således föremål för lättare krav och behöver finnas kvar även i fortsättningen. Däremot anses däcksmans behörighetsbrev inte längre vara nödvändigt, utan kravet på behörighetsbrev kan ersättas med förtrogenhetsutbildning. Maskinskötarbrevet avviker från de nationella behörighetsbreven. Det är avsett både för inrikesfart och i begränsad utsträckning för internationell trafik. Den här kompetensen behöver inkluderas eftersom den täcker sådana maskineffekter som står utanför den internationella regleringen.

Utvärdering av sjöfolks hälsotillstånd. För närvarande finns 475 sjömansläkare i den förteckning över godkända sjömansläkare som Valvira upprätthåller. Lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare förpliktar en sjömansläkares arbetsgivare att se till att sjömansläkaren tillräckligt ofta, dock minst vart femte år, deltar i fortbildning för upprätthållande av sin yrkesskicklighet som gäller arbetsförhållandena och hälsokraven inom sjöfartssektorn. Motsvarande skyldighet gäller sjömansläkare som arbetar som självständiga yrkesutövare. Godkännandet av sjömansläkare gäller dock tills vidare och giltigheten fortsätter även om läkaren inte alls skulle gå på granskningar eller delta i fortbildningar. Den gällande lagstiftningen innehåller inga bestämmelser om hur ett godkännande återtas.

Enligt en utredning av Arbetshälsoinstitutet hade 71 procent av de sjömansläkare som gjort undersökningar deltagit i sjömansläkarutbildningarna åren 2009–2015. De som gått på utbildningarna stod för 85 procent av sjömansläkarundersökningarna. Vid tidpunkten för utredningen hade 15 procent av sjömansläkarna utfört läkarundersökningar av sjöfolk, men inte deltagit i de utbildningar som lagen kräver. Att en del sjömansläkare utför sjömansläkarundersökningar väldigt sällan och inte deltar i de fortbildningar lagen kräver har medfört att sjömansläkarnas kompetensnivå för tillfället är brokig, vilket kan leda till att sjöfolk behandlas olikvärdigt.

Förteckningen över godkända sjömansläkare är inte helt uppdaterad vad sjömansläkarnas kontaktuppgifter beträffar eller överhuvudtaget när det gäller vem som fortfarande fungerar som sjömansläkare. Det har framkommit fall där sjöfolk av den anledningen haft svårt att hitta en sjömansläkare för att bli undersökt, vilket kan ha lett till att fartygets avgång från hamnen har försenats. Hösten 2016 genomförde Valvira och Trafiksäkerhetsverket en enkät för sjömansläkare för att uppdatera uppgifterna i registret och utreda sjömansläkarnas situation. Enligt enkäten uppger 318 av läkarna i registret (67 %) att de arbetar som sjömansläkare och 101 att de har slutat som sjömansläkare. Resten svarade inte på enkäten eller fick den inte.

Sjömansläkaren är oftast inte behandlande läkare åt den person som undersöks. Därför gör sjömansläkaren en bedömning utifrån vad personen själv berättar om sitt hälsotillstånd och hur personens hälsotillstånd är vid undersökningen. Hälsotillståndet kan dock förändras avsevärt mellan rutinundersökningsintervallerna (2 år). Därför behöver man även inom sjöfarten utfärda bestämmelser som motsvarar de andra trafikformer har om att den behandlande läkaren är skyldig att anmäla till myndigheten om det kommer till hans eller hennes kännedom att en patient som sköter trafiksäkerhetsuppgifter har en sjukdom som är betydande mot bakgrund av kraven.

Målet inom trafikförvaltningen är att koncentrera motsvarande uppgifter inom olika trafikformer till samma myndighet. Trafiksäkerhetsverket svarar för den trafikmedicinska myndighetsverksamheten för luftfarten och järnvägstrafiken, och godkänner och övervakar i samband med det läkarnas verksamhet och ordnar utbildning. Dessutom tog Trafiksäkerhetsverket över frågor som berör körhälsa inom vägtrafiken från social- och hälsovårdsministeriet i samband med att behörigheten att utfärda körkort överfördes. Det är motiverat att även föra över godkännandet av sjömansläkare till Trafiksäkerhetsverket liksom övriga trafikformer. Det skulle ge synergieffekter och två myndigheter skulle inte behöva upprätthålla samma expertis.

Under beredningen bedömdes även möjligheten att föra över hälsokraven för sjöfolk till den föreslagna lagen. Samtidigt bedömdes möjligheten att slopa skyldigheten Trafiksäkerhetsverket har att alltid be Arbetshälsoinstitutet om ett expertutlåtande i undantagstillståndsförfarande som gäller hälsokraven för sjöfolk. Då skulle man ha övergått till ett förfarande där Trafiksäkerhetsverket från fall till fall bedömer behovet av att be om ett expertutlåtande.

Enligt sjöarbetskonventionen och STCW-konventionen har dock sjöfararen rätt till en annan oberoende bedömning (second opinion) vid ett negativt beslut eller ett beslut som omfattar begränsningar. I Finland har det varit praxis att begränsningar som gäller sjöarbete fastställs genom en centraliserat undantagstillståndsförfarande på det sätt som beskrivs ovan. Med en centraliserad bedömning har man försökt säkerställa en enhetlig linje av jämn kvalitet när det gäller att på vissa villkor tillåta fartygsarbete i undantagsfall när personen har konstaterats ha en sjukdom eller ett funktionshinder som påverkar dugligheten eller när de krav som enligt bestämmelserna ställs på sinnena inte uppfylls. Arbetshälsoinstitutet bedömer i sitt utlåtande om ansökan om undantagstillstånd ifall arbete på fartyg äventyrar personens egna hälsa eller säkerhet. I bedömningen fästs särskild uppmärksamhet vid vilka negativa effekter ett bristfälligt hälsotillstånd kan ha för sjösäkerheten och för de andra som arbetar på fartyget. Eftersom Arbetshälsoinstitutets utlåtande fungerar som en andra oberoende bedömning på det sätt som förutsätts i de internationella förpliktelserna, har det inte ansetts ändamålsenligt att slopa den obligatoriska skyldigheten att be Arbetshälsoinstitutet om ett utlåtande.

2.3.3.3 Yrkeskompetens inom spårtrafiken

Trafiksäkerhetsverket genomförde hösten 2014 en utredning om de gällande bestämmelserna om behörighetsvillkoren inom järnvägsbranschen i Finland. Syftet med utredningen var att kartlägga de nationella delarna i behörighetsbestämmelserna för järnvägen samt granska hur ändamålsenliga de är och om eventuella ändringar behövs. Målet var att identifiera punkter där bestämmelserna kunde lättas upp och förbättra verksamhetsförutsättningarna för järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare utan att äventyra säkerheten.

I utredningen utnyttjade man en analys av bestämmelserna och workshopar samt en enkät riktad till aktörer inom järnvägsbranschen och erfarenheter från bland annat Sverige, Danmark, Nederländerna, England, Frankrike och Tyskland om verkställandet av lokförardirektivet och praxis vid tillämpningen.

I Finland sköter uppskattningsvis 2 000 personer de föraruppgifter som avses i lagförslaget. Av förarna arbetar ca 90 % i VR-koncernens tjänst.

Behörighetsbestämmelserna som riktar sig till enskilda trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägen är numera huvudsakligen nationella. I EU-lagstiftningen ligger tyngdpunkten i bestämmelserna om behörighet på de säkerhetsstyrningssystem som upprätthålls av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare, där järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska definiera vilka uppgifter som inverkar på säkerheten. Utöver bestämmelserna om säkerhetsorganisation innehåller EU-lagstiftningen bestämmelser om behörighetsvillkoren för förare i lokförardirektivet och behörighetsvillkoren för den övriga tågpersonalen i ovan nämnda OPE-TSD.

I den nuvarande regleringsmodellen berörs dessa personalgrupper förutom av EU-lagstiftningen också av en stor mängd nationella krav. De detaljerade behörighetsvillkor som gäller trafikledare och dem som ansvarar för banarbetet är rent nationella, liksom kraven på hälsotillstånd som berör säkerhetsmän och dem som installerar säkerhetsanordningar.

I Finland är behörighetbestämmelserna detaljerade till sin karaktär. Behörighetslagen har kompletterats med en statsrådsförordning och föreskrifter från Trafiksäkerhetsverket. Även om bestämmelserna som berör förarna i stor utsträckning bygger på verkställandet av lokförardirektivet, är de till vissa delar strängare än vad EU-lagstiftningen kräver. I nuläget har frågorna som berör behörighet inte lämnats enbart till järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem, även om EU-lagstiftningen ger det rådet. Enligt lokförardirektivet kan man föreskriva strängare krav nationellt. Målsättningen med utredningen var att granska den detaljerade nationella regleringen som är strängare än EU-lagstiftningen för att se hur ändamålsenlig den är och se om det går att stryka reglering och att på det sätt EU-lagstiftningen avser flytta tyngdpunkten till järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem.

En annan faktor som återspeglas på behörighetsbestämmelserna är den snabba omvälvningen i verksamhetsmiljön de senaste åren. Delvis har den ändring av bestämmelserna om järnvägstrafiken som genomfördes 2014 bidragit till detta, då man gick från detaljerad myndighetsreglering till en reglering som betonar järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas egen säkerhetsstyrning. Förändringen i verksamheten och i sättet att tänka har gjort en del av regleringen oändamålsenlig och den begränsar verksamhetens utveckling. Det har ansetts att behörighetsbestämmelserna behöver förnyas för att motsvara de förändrade behoven i den nya situationen. I den utsträckning det behövs tar man även de ändringar som genomförts i EU-lagstiftningen i beaktande när man förnyar dem.

De mest omfattande förnyelsebehoven som framkom i samband med utredningen gällde bestämmelsernas regionala tillämpningsområde och uppgiftshelheternas tillämpningsområde.

Vad lagstiftningens regionala tillämpningsområde beträffade ansågs det finnas stora behov av att begränsa den förhållandevis tunga bestämmelsen om behörighetsvillkoren som nu gäller alla förare till att enbart gälla förare i växlingsarbete och i tågtrafik. Växelarbete på ett begränsat område eller flytt av materiel i samband med exempelvis service borde enligt järnvägsoperatörerna lämnas utanför lagens tillämpningsområde, eftersom kraven anses orimliga i förhållande till uppgifternas karaktär och omfattning och de anses medföra stora kostnader för järnvägsoperatörerna och göra det svårt för dem att hitta personal som uppfyller kraven. Samtidigt har det ansetts viktigt att verksamhet som lämnas utanför bestämmelserna dock förvaltas via järnvägsoperatörernas säkerhetsstyrningssystem, vilket skulle innebära att järnvägsoperatören själv måste beskriva kraven för den behörighet som uppgiften kräver.

Växelarbete som trafiksäkerhetsuppgiftshelhet enligt behörighetslagen har på grund av förändringar i verksamhetsmiljön smalnat av till några enstaka arbetsprestationer som är svåra att definiera entydigt som en trafiksäkerhetsuppgift som bildar en enhetlig helhet. Dessutom utbildas numera en stor del av dem som leder växelarbetet till förare (radiostyrda lok i växelarbete), och då gäller behörighetsvillkoren för förare dem.

EU-lagstiftningen innehåller inga bestämmelser om behörighetsvillkor för trafikledare. Nationellt anses det inte heller nödvändigt längre att utfärda detaljerade bestämmelser om behörighetsvillkoren för trafikledarna genom lag, utan det föreslås att bestämmelserna om trafikledare ska definieras i säkerhetsstyrningssystemen, som man har gjort i jämförelseländerna. Trafikledning som verksamhet är på mycket olika nivå beroende på var trafikledningen bedrivs. Detaljerade bestämmelser kan försvåra den praktiska verksamheten på till exempel privata spåranläggningar jämfört med trafikledning på en större trafikplats i statens bannät.

Ett psykologiskt godkännande är ett förhållandevis nytt system som grundar sig på EU-lagstiftning. Förarna måste inte delta i de psykologiska undersökningar som sker med vissa mellanrum. Undersökningar som upprepas med vissa mellanrum anses inte passa in naturligt i den psykologiska lämplighetsbedömningens karaktär.

Dispens i behörighetslagen. 8 kap. i den gällande behörighetslagen innehåller bestämmelser om dispens. Trafiksäkerhetsverket kan med stöd av 34 § i den gällande lagen av särskilda skäl bevilja den som enligt 19 § 1 mom. arbetar med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och med installation och underhåll av säkerhetsanordningar och som säkerhetsman dispens tills vidare eller för viss tid från den uppgiftsspecifika kompetensen och hälsotillståndskraven. I 34 § fastställs också när dispensen upphör. I 35 § fastställs hur dispens som har att göra med hälsotillståndet återkallas.

Enligt lokförardirektivet bedömer en läkare lämpligheten för uppgifter enligt direktivet, och direktivet innehåller inga särskilda bestämmelser om dispens som har att göra med förarens hälsotillstånd eller uppgiftsbaserad kompetens. Enligt artikel 37.3 3 stycket i lokförardirektivet ska en medicinsk dispens endast vara i kraft på den utfärdande medlemsstatens territorium. Bestämmelserna i 8 kap. i den gällande behörighetslagen är i nuläget i hög grad nationella bestämmelser. Trafiksäkerhetsverket har under sin verksamhetsperiod 2010–2015 hittills beviljat sammanlagt 755 dispenser på basis av hälsotillståndskraven, men endast en bråkdel av dem har beviljats förare. Till exempel beviljades sammanlagt 96 dispenser på grund av hälsotillstånd för trafiksäkerhetsuppgifter 2015, varav nio beviljades lokförare och 24 beviljades förare av service-, transport- och så kallade robotlok. Hittills har inga förare beviljats dispenser från de uppgiftsbaserade kompetenskraven i den nationella järnvägsmyndighetens tillämpningspraxis. Dispens har inte beviljats eller inte sökts, eftersom den uppfattning som har rått vid järnvägen är att man måste genomföra den grundutbildning, de prov och det yrkesprov som uppgifterna förutsätter för att inneha trafiksäkerhetsuppgifter. Även de repetitionsutbildningar som föreskrifterna förutsätter har man tvingats genomföra.

Dispenser skulle inte längre beviljas eftersom dispens som ett tillstånd som beviljats av en myndighet och som omfattar detaljerade tillståndsvillkor är onödigt och ökar myndighetens administrativa börda.

Fortbildning för läkare och psykologer. Bestämmelser om fortbildning av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och sakkunnigpsykologer inom järnvägstrafiken ingår i 7 kap. i behörighetslagen och i statsrådets förordning om kompetens och kompletterande utbildning för sakkunniga på hälso- och sjukvårdens område inom järnvägsbranschen (524/2011). Lokförardirektivet innehåller inga bestämmelser om fortbildning av läkare och psykologer, så kraven är så kallade nationella tillägg.

Det föreslås att skyldigheten att delta i fortbildning som fastställs genom lag ska slopas. Fortbildningen har de senaste åren inte fungerat på det sätt som eftersträvades när utbildningssystemet skapades bland annat på grund av den stora omsättningen på läkare. Det här innebär ändå inte att fortbildningen slopas. Det är viktigt

att man klarar av att tillhandahålla fortbildning på ett flexibelt sätt så att man verkligen kan trygga förändringar i verksamhetsmiljön, utveckling av kompetensen och upprätthålla yrkeskunnandet.

Spårbunden stadstrafik. Lagen om spårbunden stadstrafik är ny och behöver inte ändras.

2.3.3.4 Yrkeskompetens inom vägtrafiken.

Kraven gällande yrkeskompetens gällande tung vägtrafik grundar sig huvudsakligen på detaljerade krav i ett EU-direktiv. Bara ett fåtal nationella tilläggskrav används. På grund av de varierande föraruppgifterna hör tolkningssvårigheter till tillämpningsområdet för krav på yrkeskompetens. Under den första fasen av lagen om transportservice har man försökt underlätta dessa genom att begränsa tillämpningen till gods- och persontransporter inom vägtrafiken, men man kan fortfarande anta att de också omfattar transporter som det är svårt att tillämpa de direktivbaserade undantagen på. Kommissionen understöder inte nationella undantag och i synnerhet kan de vara en nackdel när man rör sig utanför landets gränser. Kommissionen har i februari 2017 gjort ett förslag om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort COM(2017) 47 final. Behandlingen av förslaget pågår.

Merparten av yrkeskompetenserna söks inom Försvarsmaktens förarutbildning eller yrkesförarutbildning som erbjuds åt beväringar, då utbildningen inte medför några kostnader för föraren. I övrigt anses yrkeskompetensutbildningar vara dyra tilläggskrav och i synnerhet erfarna förare kritiserar kravet på fortbildning och anser att utbildningen är onödig. I utbildningskraven ligger den nationella tyngdpunkten på förutseende körning och det förutsätts att det alltid ska ingå i undervisningen antingen som praktiska övningar eller åtminstone som teoriundervisning, vilket har ansetts höja kostnaderna. Fortbildningen har ordnats flexibelt i Finland, men det har föreslagits att bestämmelserna ska bli ännu mer flexibla genom att göra det möjligt att genomföra utbildningsdagen i två omgångar under två på varandra följande dagar som man gör i vissa andra länder.

Det kan finnas både regionala och språkrelaterade problem när det gäller tillgången på utbildning. Användningen av digitalisering för att förverkliga den är begränsad på grund av begränsningar i EU:s lagstiftning och den nationella lagstiftningen. Det är emellertid möjligt att redan nu använda sig av olika undervisningsplattformar eftersom direktivets krav på att undervisningen ska vara övervakad kan uppfyllas med distansförbindelse på samma sätt som i körkortsundervisningen.

Mängden undervisning som krävs för körkort för tunga fordon sågs över i samband med att kraven på yrkeskompetens infördes och kraven fastställdes enligt särdragen för den kategori som avläggs. I utbildningen för klass C1 har det ansetts finnas förutsättningar att se över undervisningsmängden för att uppmuntra till att avlägga körkort för lätt lastbil.

Den arbetsgrupp som har utrett utvecklingen av utbildningen för förar- och yrkeskompetens överlät sin rapport våren 2014 (http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisuja_10_2014.pdf?sequence=1). I rapporten föreslås det att Finland aktivt ska påverka utvecklingen av EU-lagstiftningen om yrkeskompetens. Utbildnings- och provsystemen enligt direktivet bör kunna tillämpas parallellt. Om det inte är möjligt på EU-nivå, bör man överväga en övergång till provsystemet. Eftersom en parallell tillämpning av utbildnings- och provsystemet inte föreslås i det förslag av kommissionen som det hänvisas till ovan, har intressegruppernas synpunkter på en övergång i Finland från utbildningssystemet till provsystemet begärts, dock så att möjligheten till utbildning i snabbare tempo bibehålls, under beredningen av denna proposition.

2.3.4 Passagerares rättigheter

Konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket samarbetar för att säkerställa att myndigheterna som övervakar passagerarens rättigheter i Finland tolkar förordningarna på samma sätt. Myndigheterna som övervakar passagerarrättigheter samarbetar även på EU-nivå för att harmonisera tillämpningen av förordningarna. I den nationella övervakningen av passagerarrättigheter samarbetar konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket med bland andra konsumentorganisationer, researrangörer, Konsumenteuropa i Finland, trafikaktörer och organisationer som representerar personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Man försöker även effektivera samarbetet med myndigheter som avgör klagomål, det vill säga mellan konsumenttvistenämnden och Trafiksäkerhetsverket, så att samma typ av klagomål eller klagomål som gäller samma resa avgörs på ett samstämmigt sätt. Då tvister uppkommer får passagerare som betraktas som kon-

sumenter även råd av magistraternas konsumentrådgivare och i gränsöverskridande fall av Konsumenteuropa i Finland.

Det har ingen betydelse till vilken nationell kategori passageraren hör, till konsumenterna eller affärsresenärerna, när det gäller bedömningen av om ett inställande eller en försening var berättigad (eller ska ersättas). Eftersom EU-förordningarna täcker alla passagerare oberoende om man enligt Finlands nationella lagstiftning kan tillämpa konsumentlagstiftningen på passageraren eller inte, ska passagerare också i enskilda tvister ha tillgång till rättsmedel oberoende av begränsningarna i den nationella lagstiftningen. Utgångspunkten i EU-förordningarna är att de enskilda passagerarna, det vill säga den svagare parten, oberoende av passagerarens status ska skyddas mot den starkare aktören som erbjuder transporttjänsten.

Förordningarna om passagerarrättigheter är oberoende av trafikform av väsentlig betydelse även för att trygga förutsättningarna för passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det bör dock noteras att EU-förordningarna inte ställer krav på att den befintliga materielen, dess utrustning, eller infrastrukturen ska ändras. Med person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet avses i EU-förordningarna en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till denna persons särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare. Begreppet är därmed specifikt för förordningen och betydligt mera omfattande än den definition av gravt handikappade som ingår i handikappservicelagen.

För buss-, båt- och järnvägstrafiken behandlar Trafiksäkerhetsverket årligen 0–5 klagomål gällande passagerarrättigheter per trafikform. Merparten av dessa klagomål kommer från funktionshindrade personer och personer med nedsatt rörlighet. Årligen behandlas cirka 75 klagomål som gäller flygresor från affärsresenärer, även om antalet klagomål ökar stadigt (fram till november 2016 hade Trafiksäkerhetsverket redan tagit emot 110 klagomål). När det gäller funktionshindrade flygpassagerare eller passagerare med nedsatt rörlighet inkommer 0–3 klagomål årligen. Konsumenttvistenämnden tar emot cirka 5–15 klagomål från konsumenter som gäller passagerarrättigheter och berör buss- båt- och järnvägstrafiken och som har med tillämpningen av EU-förordningarna att göra. Ett tydligt undantag när det gäller antalet klagomål har att göra med flygresor, där antalet klagomål till antalet är den största klagomålskategorin som konsumenttvistenämnden behandlar. År 2015 fick konsumenttvistenämnden in cirka 900 klagomål angående resor, varav 808 klagomål gällde flygresor. Totalt tar konsumenttvistenämnden årligen emot cirka 5 700 klagomål.

Det kan anses ändamålsenligt och stärkande för passagerarens rättigheter att samla bestämmelserna om passagerarrättigheter i samma lag, eftersom de paragrafer som i nuläget finns i luftfartslagen, sjölagen och kollektivtrafiklagen, där behöriga myndigheter som ska övervaka EU:s förordningar om passagerarrättigheter och behandla klagomål, till sitt innehåll är nästan identiska, liksom de sanktioner och besvärsprocesser som finns att tillgå för att effektivera övervakningen. I förordningen om järnvägars ansvar utses inte någon nationell myndighet.

2.3.5 Driftsäkerhet

Med transportsystemets driftsäkerhet avses systemets beredskap att klara av önskade funktioner inom önskad tid och under önskade omständigheter. Med driftstörningar i transportsystemet avses försämrad kvalitet på tjänsten eller att den avbryts helt. Med beredskap avses förebyggande av störningar och att begränsa skadorna av dem. Beredskap kan till exempel bestå av riskhantering eller kontinuitetshantering samt planerad kapacitet att anpassa sin verksamhet i en störningssituation eller kapacitet att återhämta sig till normal verksamhet efter en störning (så kallad resiliens). Det finns dock inte nödvändigtvis en samstämmig uppfattning olika aktörer emellan om begreppen driftsäkerhet och beredskap, inte ens inom ett förvaltningsområde, och det har identifierats som utgångspunkt för transportsystemets driftsäkerhetsprojekt inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Det finns flera hot mot transportsystemets driftsäkerhet, till exempel extrema väderförhållanden, internationell brottslighet, storolyckor och störningar i ekonomin och arbetsmarknaden. Dessutom måste det finnas beredskap för de undantagsförhållanden som beredskapslagen avser, såsom nya slags hybridhot och olika grader av attacker och terrorism som riktar sig mot transportsystemet. Digitaliseringen av trafiken för också med sig nya slags hotbilder.

Transportsystemets driftsäkerhet kan främjas med aktörens frivilliga åtgärder men också med lagstiftning eller genom avtalsbaserad beredskap som aktören får ekonomisk ersättning för. Genom lagstiftning kan aktören få lagstadgad beredskapsskyldighet. En sådan skyldighet kan exempelvis bestå av obligatorisk skyldighet

att ha en beredskapsplan. Denna skyldighet kan förutom kontinuitet i aktörens egen verksamhet också innebära att kontinuiteten i den tjänst aktören erbjuder sina kunder säkerställs genom en obligatorisk beredskapsplan som granskas av en myndighet.

När det gäller transportsystemets driftsäkerhet måste hela systemet granskas: trafiktjänster, trafiknätet (farleder, vägar, hamnar, stationer), transportlogistiska tjänster och system, kommunikationsnät och kommunikationstjänster som stöder trafiken samt bevaknings- och styrsystem för trafiken. Till alla dessa delområden hör olika myndigheter, andra aktörer samt tjänsteproducenter.

Ett internt projekt i kommunikationsministeriets förvaltningsområde om transportsystemets driftsäkerhet har inletts i april 2017, men det hinner inte få fram en gemensam framtidsbild om driftsäkerheten och information om begreppen för de behov den andra fasen av lagen om transportservice har. Således är det i denna proposition naturligt att till innehållet i de bestämmelser som gäller beredskap huvudsakligen hålla sig till det gällande rättsläget. Bestämmelserna om bemyndigande i regleringen på lägre nivå som gäller beredskap är det dock ändamålsenligt att förenhetliga så att reglering på lägre nivå också blir möjlig för spårbunden stadstrafik, och för det fastställs en statsrådsförordning som bättre motsvarar den allmänna nivå som beredskapsärendena kräver också när det gäller järnvägstrafiken.

3 Propositionens målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Digitalisering och data

3.1.1 Informationsreglering under den andra fasen av lagen om transportservice

Under den första fasen av lagen om transportservice föreskrevs om att få information om tjänsterna via tjänsteleverantörernas öppna gränssnitt. Det är fråga om information som en användare av tjänsten behöver för att kunna använda mobilitetstjänsterna så enkelt och flexibelt som möjligt. Syftet med bestämmelsen är inte att ge information om användningen av tjänsterna. Sådan information kan emellertid vara till nytta på många sätt på en marknad som utvecklas. Å andra sidan ska man beakta att den här typen av information som kommer direkt för tjänsteleverantören kan inkludera affärs- eller yrkeshemligheter.

Under den första fasen av lagen om transportservice ingick i IV avd. 1 kap. 2 § 2 mom. en bestämmelse om att tjänsteleverantörer trots affärs- och yrkeshemligheten är skyldiga att regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Trafikverket för att verket ska kunna fullgöra sina uppgifter. Enligt 2 § 1 mom. hör till Trafikverkets uppgifter att följa upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordna utvecklingen av tjänsterna. Dessutom producerar verket statistik och forskning där informationen används. Trafikverket kan trots sekretessbestämmelserna lämna ut informationen till behöriga myndigheter.

Under den andra fasen av lagen om transportservice föreslås att ett sista moment fogas till IV avd. 1 kap. 2 §, där Trafikverket förpliktas att ge tillgång till sin statistik och sina undersökningar via ett öppet gränssnitt. Den information som görs tillgänglig för allmänheten ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda användare och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

Avsikten med bestämmelsen är att på ett så mångsidigt sätt som möjligt och till förmån för alla aktörer inom branschen främja insamlingen av den information som behövs för att utveckla mobilitetstjänsterna och transportsystemet. Bestämmelsen medför inga nya skyldigheter för tjänsteleverantörerna och den bidrar till att skapa balans mellan tillgången till information och affärs- och yrkeshemligheterna. Trots det innebär den ett viktigt sätt som tidigare saknats att närma sig den tillgängliga informationen.

Den informationsreglering som ingår i lagen om transportservice har som mål att ställa användaren i centrum och på så sätt möjliggöra enhetliga resekedjor från dörr till dörr. Redan i lagens första fas ingick bestämmelser om att enskilda resor inom persontransporttjänster i väg- och spårtrafiken ska kunna skaffas av andra tjänsteleverantörer via ett öppet gränssnitt. Under den andra fasen av lagen finns ett behov av att utvidga möjligheten att till en resekedja eller en persons kombinationstjänster lägga även biljetter för sjö- och flygtrafik, olika mobilitetstjänster såsom uthyrning av fordon, olika serie- eller säsongsprodukter samt rabatter.

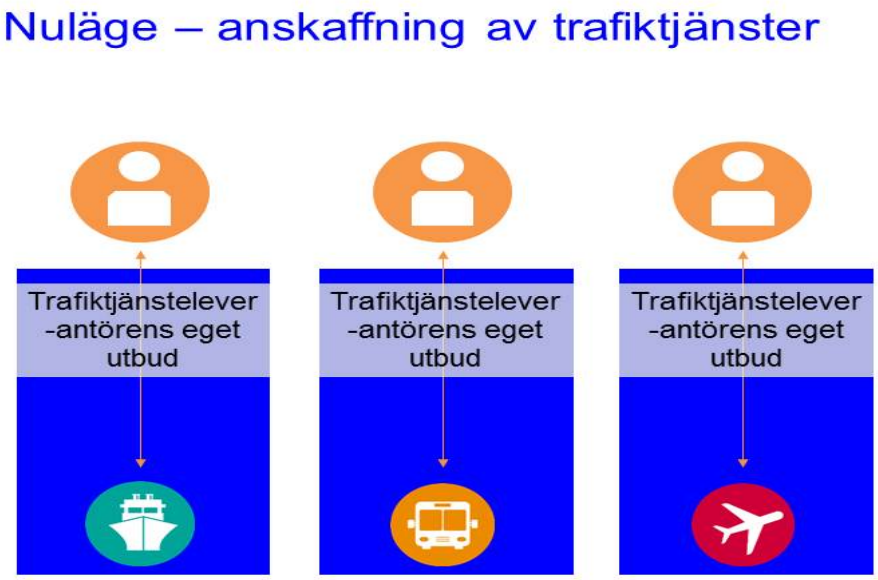
Detta försöker man möjliggöra genom att öppna de användarkonton i olika tjänster som visar en persons önskemål och ge personen möjlighet att tillåta att en tredje part sköter kontakter på kontot för honom eller henne. På grund av detta har en ny paragraf lagts till III avd. 2 kap. i lagen. Enligt 1 mom. ska leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem med hjälp av gränssnitt möjliggöra att andra leverantörer av mobilitets- och kombinationstjäns-

ter på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar skaffar biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till användning av mobilitetstjänster med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto. Samma skyldighet har den som upprätthåller ett register för grunder för beviljande av rabatter, ersättningar eller specialvillkor för mobilitetstjänster. Det förutsätts alltså inte att tjänsterna digitaliseras, utan bestämmelsen gäller situationer då ett användarkonto finns. Enligt bestämmelsen är avsikten inte att överföra uppgifter om användarkonton i olika tjänster mellan olika användarkonton, utan personuppgifter får vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar endast överföras i den omfattning som behövs för att bekräfta identiteten och genomföra kundhändelsen. Att säkerställa identiteten är särskilt viktigt när kontakten genom annan person inrättas eller ändras väsentligt, i syfte att eliminera möjligheterna till missbruk.

Det behöver bildas ett liknande förtroendenätverk mellan leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har bildats t.ex. mellan leverantörer av stark elektronisk identifiering med hjälp av lagstiftning. Med tanke på mobilitets- och samordningstjänsterna strävar man efter att skapa förtroende och etablera ett förtroendenätverk med praktiska åtgärder, till exempel med hjälp av Biljettprojektet som redogörs för i punkt 2.1. Man strävar också efter att skapa förtroende med hjälp av en ny bestämmelse i III avd. 5 kap. 1 § i lagen om transportservice. I den åläggs tillhandahållarna av mobilitets- och samordningstjänster att informera Trafiksäkerhetsverket om sina tjänster samt uppge sin kontaktinformation. Efter det dock inte ännu finns några gemensamma tjänstedefinitioner, är det nödvändigt att den tjänsteleverantör som ger tillträde till ett gränssnitt för tjänster på någon annans vägnar kan bedöma den tredje partens tillförlitlighet enligt bedömningskriterier och villkor som aktören har ställt upp på förhand. Tillgång till information får inte vägras om den aktör som söker tillträde har beviljats tillstånd, godkännande, auditering eller certifiering för verksamhet i motsvarande syfte av en myndighet eller en tredje part som befullmäktigats av en myndighet, eller om verksamheten på annat sätt har visats motsvara en allmänt tillämpad standard eller villkor som i allmänhet godkänts inom branschen. Ett sådant tillstånd beviljat av en myndighet kan vara till exempel ett verksamhetstillstånd som krävs enligt betaltjänstdirektivet, om tjänsteleverantören behöver ansöka om ett sådant i enlighet med direktivet. Den som ber om och nekas tillgång ska ges sakligt motiverade skäl. I praktiken förutsätter också tillgång på någon annans vägnar ett avtal mellan parterna, liksom att skaffa engångsbiljetter enligt bestämmelserna i lagens första fas. Det bör noteras att de avtal som tillämpas i avtalet enligt III avd. 2 kap. 4 § ska vara rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande.

Detta förfaringssätt har påverkats av det koncept som skapats med stöd av EU:s andra betaltjänstdirektiv (PSD2). Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2366 om betaltjänster på den inre marknaden, om ändring av direktiven 2002/65/EG, 2009/110/EG och 2013/36/EU samt förordning (EU) nr 1093/2010 och om upphävande av direktiv 2007/64/EG publicerades den 23 december 2015. Medlemsstaterna ska verkställa direktivet senast den 13 januari 2018. Enligt direktivet ska ett betalningsinstitut på kundens begäran ge en annan tjänsteleverantör tillgång till kundens kontouppgifter via sitt eget system. Systemet förutsätter att den kontoförande banken har ett "standardiserat", publicerat gränssnitt för genomförande av tjänster. Den kontoförande banken får för sin del inte förutsätta ett avtal av den tredje parten. Arrangemanget förutsätter naturligtvis ett kontoinnehavarens uttryckliga godkännande.

På samma sätt som inom banktjänsterna fungerar också tjänsteutbudet på trafikmarknaden idag fortfarande mellan en tjänsteleverantör och kunden. För att skaffa transport från dörr till dörr krävs alltså en avsevärd ansträngning.



På marknaden syns redan vissa fenomen som förändrar den här bilden. Lagen om transportservice strävar efter att starkt främja och möjliggöra denna utveckling. Målet är att den tjänsteleverantör som användaren har valt kan samla ihop ett paket av mobilitetstjänster som passar kundens behov så exakt som möjligt och med vilket eventuellt kan kombineras andra tjänster som kunden använder och flera olika användarkonton. En förutsättning är att användaren har ett användarkonto hos tjänsteleverantören. Modellen täcker inte nödvändigtvis alla tjänsteleverantörer, men den kan inkludera ett brett utbud av olika tjänster. I framtiden kan konceptet utvidgas avsevärt och exempelvis försäkrings- och trafiktjänster, betaltjänster och hälsovårdstjänster kan läggas till tjänstepaketet.

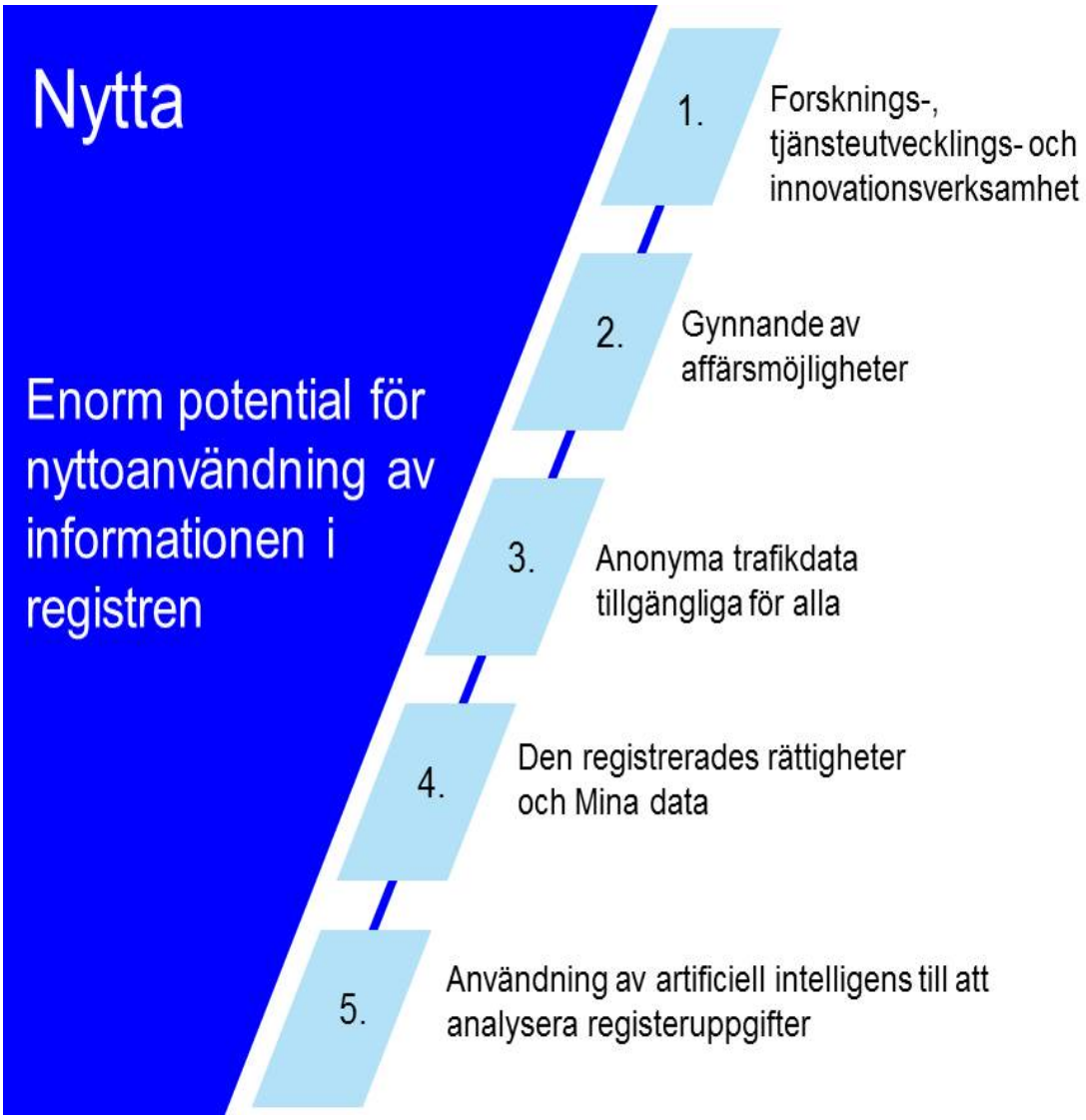
Den informationsreglering som ingår i III avdelningen i lagen om transportservice utgör efter den första och andra fasen en stark grund för utvecklingen och utbudet av nya, användarcentrerade tjänster samt för utvecklingen av transportsystemet i sin helhet. Såväl användarna och tjänsteleverantörerna på marknaden som myndigheterna och andra instanser som sköter offentliga uppdrag har nytta av det informationspaket som öppnas.

Nedan redogörs för regleringen i lagen som helhet efter den andra fasen.

3.1.2 Totalreform av bestämmelserna om trafik- och transportregistret

I Finland har myndigheternas register utvecklats i tiotals år. Lika exakta register från en lika lång tidsperiod, som täcker alla sektorer i samhället, finns knappast i något annat land. Möjligheten att bättre tillgodogöra sig den här informationen kan vara en avsevärd konkurrensfaktor för Finland. Den befintliga och varierande lagstiftningen samt tolkningen av den har hittills utgjort ett hinder för att utnyttjandet av uppgifterna i registren. Man har inte heller lyckats med att uppdatera praxis för utlämnande av information enligt de möjligheter som digitaliseringen medför. Parallellt med utlämnanden av uppgifter i enskilda fall och massutlämnanden för direktmarknadsföring behövs också metoder som gör det möjligt att dra nytta av registeruppgifter exempelvis i utvecklings- och innovationsverksamhet med anknytning till utveckling av produkter och tjänster. Dessa metoder kan utvecklas när man samtidigt sörjer för den höga nivå på förtroendet, särskilt på dataskyddet och informationssäkerheten, som den digitala utvecklingen kräver.

Med totalreformen av regleringen som berör trafik- och transportregistret strävar man efter detta för trafiksektorns del. Trafiken som sektor genomgår en stor omvälvning. Bland annat automatiseringen av trafiken och parallellt med den även kommunikationen mellan olika trafikmedel samt mellan trafikmedlen och infrastrukturen kräver ovillkorligen information som samlas in av olika aktörer för att kunna fungera tillförlitligt och säkert. Propositionen stakar ut en väg mot denna framtid och syftet är att göra den avsevärda potential som finns lagrad i registren tillgänglig för olika aktörer i samhället.



Regleringen av registerföringen vid Trafiksäkerhetsverket ska enligt förslaget överföras i sin helhet till lagen om transportservice. Samtidigt ska den nuvarande registerregleringen, som är av andra mått, komplicerad och delvis föråldrad, reformeras i sin helhet. Totalreformen av trafikregistren innebär alltså samtidigt en avsevärd avreglering. När regleringen enligt den nya V avdelningen som föreslås träder i kraft upphävs lagen om fordonstrafikregistret och förordningen med samma namn som utfärdats med stöd av den (1116/2003) samt lagen om registrering av fordon (175/2015) i sin helhet. På grund av II avdelningen i lagen om transportservice upphävs i sin helhet också lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, vars 9 kap. gäller behörighetsregistret. Dessutom upphävs paragrafer i fordonslagen (1090/2002), järnvägslagen, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, lagen om farkostregistret, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, luftfartslagen och fartygsregisterlagen. Även regleringen i V avdelningen som ingick i den första fasen i lagen om transportservice, som gäller trafiktillståndsregistret, ska slås samman med den nya V avdelningen.

Enligt förslaget avstår man från onödig specialreglering. Detta berör alla gällande allmänna lagar vars innehåll det inte borde vara nödvändigt att upprepa i sektorslagstiftningen. Hänvisningar till gällande allmänna lagar behövs inte heller. I princip ska de allmänna lagarna tillämpas, om inte något annat fastställs i en speciallag. Sådana lagar är bland annat förvaltningslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. När förslaget beretts har man särskilt omsorgsfullt beaktat EU:s allmänna datasskyddsförordning, vars tillämpnin börjar den 25 maj 2018 och därför är den allmänna författning som berör behandling av personuppgifter när förslaget träder i kraft.

Förordningen är direkt tillämplig rätt, men den ger större nationellt, direktivliknande handlingsutrymme än normalt. I förordningens ingress hänvisas till att man när förordningen tillämpas kan beakta kraven i medlemsstaternas grundlagar. I Finland har särskilt den grundlagsenliga traditionen enligt 10 § i grundlagen krävt att åtminstone bestämmelser om vilka uppgifter som förs in i ett register, lagringstider och utlämnande av uppgifterna regleras i lag. Dessutom finns det skäl att beaktas kravet i 2 § 3 mom. i grundlagen om att all utövning av offentlig makt ska bygga på lag och att lagen ska iakttas noggrant i all offentlig verksamhet.

Under beredningen av förslaget har man stannat för att det med beaktande av Finlands konstitutionella tradition och det nationella handlingsutrymme den allmänna dataskyddsförordningen medger är förenligt med ett allmänt intresse att det i fråga om myndigheternas register finns förtydligande bestämmelser om grundläggande frågor på lagnivå. Till de grundläggande frågorna hör de uppgifter som ska föras in i registret enligt uppgiftsslag, användningsändamålet, förvaringstiderna och utlämnande av uppgifter ur registret. Andra bestämmelser med anknytning till behandlingen av personuppgifter, med andra ord största delen av regleringen, tas direkt ur förordningen. De gällande och föreslagna bestämmelserna om register gäller också information som inte utgörs av personuppgifter. Därför kan registerregleringen inte i sin helhet styras endast med stöd av den allmänna regleringen som berör skyddet av personuppgifter. Eftersom det behövs både reglering av behandlingen av annan information än personuppgifter och bestämmelser som preciserar behandlingen av personuppgifter, är det motiverat att införa nationell reglering. Den reglering som föreslås utgör alltså en enhetlig och lättförståelig helhet som berör trafik- och transportregistret.

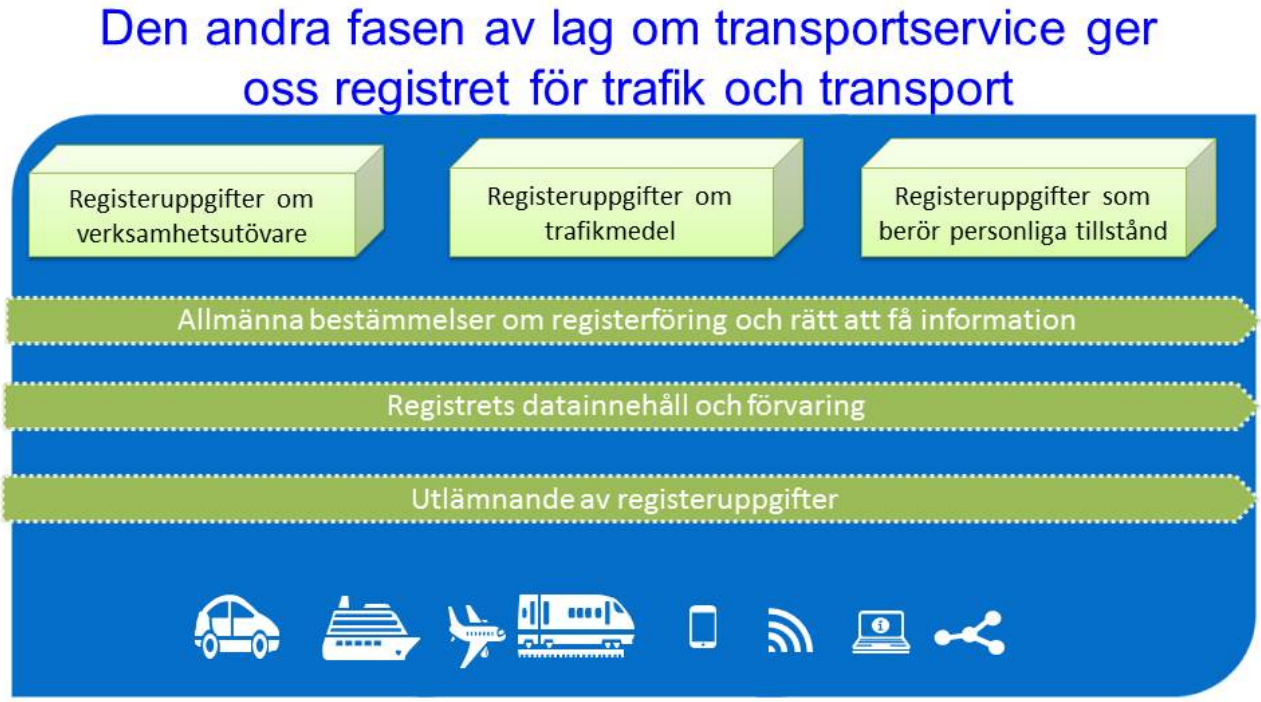
3.1.2 Datalager

Enligt förslaget ska man i registerregleringen övergå från separata register och reglering som berör enskilda register till ett enda trafik- och transportregister samt reglering som berör detta register. Registret ska enligt förslaget innehålla uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare, trafikmedel och individuella tillstånd. Tillstånden för verksamhetsutövare definieras i I avd. 1 kap. 1 § 8 punkten. Dessa är normalt verksamhetstillstånd eller motsvarande registreringsskyldigheter, som är en förutsättning för lagenligt tillhandahållande av tjänster. Största delen av tillstånden i fråga beviljas företag eller sammanslutningar, men tillståndsinnehavaren kan i en del fall också vara en fysisk person. När det handlar om ett tillstånd som beviljats ett företag eller en sammanslutning är en stor del av uppgifterna inte personuppgifter, naturligtvis med undantag av bland annat uppgifter om företagets eller sammanslutningens ansvariga personer. I uppgifterna om trafikmedel kan bl.a. ingå uppgifter om ägare eller innehavare, men största delen av uppgifterna är av väldigt teknisk art och ska inte behandlas som personuppgifter. Uppgifter i anslutning till persontillstånd är nästan utan undantag personuppgifter. Persontillstånd definieras i I avd. 1 kap. 1 § 7 punkten.

Enligt artikel 6.3 b i den allmänna dataskyddsförordningen kan man anpassa bestämmelserna i förordningen i en medlemsstats nationella lagstiftning även i fråga om vilken typ av uppgifter som ska behandlas, när det handlar om att iaktta en registeransvarigs lagstadgade skyldighet. I förslaget finns uttryckliga bestämmelser om vilka uppgifter som ska registreras enligt dataslag. Frågan behandlas i detalj i de paragrafspecifika motiveringarna och Trafiksäkerhetsverket ger naturligtvis en registerbeskrivning som detaljerar rättigheter och skyldigheter med anknytning till registerföringen. Det kan emellertid anses vara förenligt med allmänt in-

tresse att var och en kan se i lagen vilka uppgifter om honom eller henne som i allmänhet kan sparas i registret.

Under den första fasen av lagen om transportservice fanns endast ett kapitel i V avdelningen. Nu ökar antalet kapitel till tre. Kapitlen har en horisontell struktur, dvs. de är inte uppbyggda enligt trafikform. Det första kapitlet innehåller allmänna bestämmelser, det andra bestämmelser om datainnehåll och lagringstider samt det tredje bestämmelser om hur uppgifterna i registret kan utlämnas.



I och med förslaget övergår man från splittrade enskilda register till en datalagermodell. Enligt definitionen av ett datalagers referensarkitektur är ett datalager en datahelhet som definierats utifrån verksamhetsbehov och av administrativa orsaker, för att data ska kunna administreras bättre. Ett datalager omfattar en datamängd som administreras gemensamt, och som bildar en logisk helhet. Förvaltningen av informationen i datalagret är organiserad så att en aktör har ansvaret för detta. Verksamhetsansvaret för datalagret samt utvecklings- och underhållsansvaret är fastställt och dokumenterat.

3.1.3 Ändamål

Till Trafiksäkerhetsverkets uppgifter har redan tidigare ansetts höra uppgifter med anknytning till att främja utvecklingen av mobilitetstjänsterna och trafiksystemet. Lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) har ändå inte hittills avspeglat betydelsen av dessa uppgifter på ett tillräckligt sätt. Lagen ändras i sammanhanget så att dessa uppgifter beaktas, liksom också de uppgifter som hänför sig till forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet med anknytning till trafiken.

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter har naturligtvis redan tidigare omfattat registerföring. I framtiden ska emellertid observeras att man också genom registerföringen kan underlätta utförandet av Trafiksäkerhetsverkets övriga uppgifter, till exempel med anknytning till att förbättra trafiksäkerheten och främja uppnåendet av miljömålen. Likaså kan man med hjälp av registerföring förverkliga mål med anknytning till ett mångsidigt tillhandahållande och utveckling av trafikmarknaden, transportsystemet och mobilitetstjänsterna samt tillhörande forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet. Trafikregistren förs också i syfte att bevilja och övervaka trafiktillstånd och andra rättigheter. Propositionen innehåller ett förslag till lag om ändring av lagen om Trafiksäkerhetsverket, som syftar till att uppdatera registreringen av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter för att motsvara det som sägs ovan.

Ovan nämnda frågor utgör ändamålet för vilket information samlas i trafik- och transportregistret. Bestämmelsen angående ändamålet motsvarar artikel 5.1 b i den allmänna dataskyddsförordningen, enligt vilken

personuppgifter ska samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål.

3.1.4 Utlämnande av uppgifter

Praxis för utlämnande av uppgifter har knappast alls utvecklats under 2000-talet, utan den avspeglar tiden före digitaliseringen. För att datakapitalet i de finländska registren ska kunna användas på ett sätt som gynnar registrerade företag och den offentliga sektorn är det nödvändigt att utveckla den praxis som styr utlämnandet av uppgifter och tillhörande tankemodeller. Först och främst behöver alla uppgifter i registren inte nödvändigtvis samma skyddsnivå. Typen av information varierar och en del är offentlig information, som även i övrigt är lättillgänglig. I registren finns också många uppgifter som inte är personuppgifter. För närvarande utvecklas anonymiseringstekniker, som gör det möjligt att använda stora informationsmassor utan att äventyra dataskyddet. Dessutom ska man beakta att det i vissa fall kan tjäna de registrerade personernas egna syften att informationen är lättillgänglig. Det kan vara fallet exempelvis när det handlar om att utöva ett yrke eller en näring. Olika sätt att utlämna uppgiften kan dessutom tillämpas i olika syften. Det är uppenbart att olika utlämningssätt måste förses med säkerhetsmekanismer som utifrån sättet att utlämna uppgifter och de uppgifter som lämnas ut kan betraktas som tillräckligt effektiva metoder för att säkerställa dataskyddet och förtroendet. Det ovan nämnda innebär att det i situationer där uppgifter lämnas ut kan och bör förekomma större variation än för närvarande. Samtidigt måste också regleringen medge mer variation om man vill dra nytta av informationen i registren i större utsträckning på ett sätt som är förenligt med de olika parternas intresse.

I propositionen eftersträvas relativt försiktiga steg för att utveckla utlämnandet av uppgifter. Utgångspunkten är den rådande situationen och observationerna av var och hur nuläget inte motsvarar de befintliga behoven. Metoderna för att utlämna uppgifter utvecklas enligt propositionen från omfattande öppet utlämnande av uppgifter på internet till mer begränsade möjligheter att lämna ut information. Mest begränsat är utlämnandet av sekretessbelagda uppgifter, som är möjligt endast till myndigheter eller andra instanser som sköter offentliga uppdrag, samt enligt separat beslut uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet med den registrerade personens samtycke eller som anonymiserad information.

Den mest omfattande metoden för utlämnande av uppgifter kräver att Trafiksäkerhetsverket lämnar ut registrerade uppgifter som öppna data via ett öppet gränssnitt, på ett sätt som gör att uppgifterna inte kan förknippas med fysiska eller juridiska personer. Särskilt för trafikmedel finns många registrerade uppgifter som är anonyma. Personuppgifter kan å sin sida göras anonyma, så att man kan dra nytta av dem exempelvis i analyser.

Trafiksäkerhetsverket arbetar redan med detta och har färdiga planer för hur arbetet ska framskrida. Det är emellertid viktigt att också lagstiftningen erkänner betydelsen av öppna data och att aktörer inom den offentliga sektorn får i uppgift att öppna sina datalager.

Enligt förslaget ska också uppgifter om gällande tillstånd för verksamhetsutövare, tillståndets identifieringskod, tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter samt motsvarande uppgifter som gäller registreringsanmälan lämnas ut via det öppna gränssnittet. I regeringspropositionen om lagen om transportservice ingick motsvarande bestämmelse, även om mängden uppgifter som utlämnas var något större. Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande GrUU 46/2016 att man i ett sådant omfattande webbaserat personregister som föreslås inte ska kunna söka uppgifter på stora grupper, utan till exempel bara genom enskild sökning. En sådan avgränsning betraktades som en förutsättning för att lagförslaget ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning vid bedömningen av en proposition som gjorde det möjligt att en informationstjänst som innehåller mycket omfattande uppgifter om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (GrUU 32/2008 rd. s. 3/1). På grund av det ovan nämnda ändrade kommunikationsutskottet propositionen så att endast uppgifter för juridiska personer som är tillståndshavare är tillgängliga i gränssnittet.

Den möjlighet som nu föreslås att lämna ut en begränsad mängd uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare via ett öppet gränssnitt skiljer sig från tjänsten för sökning av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården genom att yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården alltid är fysiska personer på motsvarande sätt som i fråga om persontillstånd för trafik enligt terminologin i denna proposition. Största delen av verksamhetsutövarna är däremot juridiska personer eller enskilda näringsidkare. Inom järnvägsbranschen, luftfarten och sjöfarten kan tillstånd för verksamhetsutövare inte ens beviljas fysiska personer. Ett undantag utgör vägtrafiken, där det i EU:s förordning om trafikidkare inte görs någon skillnad mellan fysiska och juridiska personer som innehar gods- eller persontrafiktillstånd. De flesta innehavare av taxitrafiktillstånd är fysiska personer.

Också för de fysiska personernas del är det dock fråga om näringsverksamhet, och det är förenligt med verksamhetsutövarens intressen att potentiella kunder hittar näringsidkarens kontaktuppgifter så lätt som möjligt. För närvarande hittar man tjänsteleverantörerna med hjälp av de allmänna sökmotorerna på internet och vilken kontaktinformation en användare hittar, hur aktuell informationen är och hur lätt den är att använda är mer eller mindre en slump. Bestämmelsens syfte är att det på de öppna gränssnitten t.ex. ska kunna byggas täckande söktjänster där kunderna lätt ska kunna få information om tjänsteutbudet i sitt område, dock utan att de tjänster som uppstår begränsas till just sökmotorer.

Enligt 16 § 3 mom. i gällande offentlighetslag får personuppgifter ur en myndighets personregister, om inte något annat särskilt bestäms i lag, lämnas ut i form av en kopia eller en utskrift eller i elektronisk form om mottagaren enligt bestämmelserna om skydd för personuppgifter har rätt att registrera och använda sådana personuppgifter. Med elektronisk form avses t.ex. internet. Enligt 8 § i gällande personuppgiftslag en förutsättning för behandling t.ex. vara den registrerades samtycke eller det att om behandlingen föreskrivs i lag. Motsvarande grunder kan härledas ur artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen. Med personens samtycke ska utlämnande via ett öppet gränssnitt alltså vara möjligt också utan någon uttrycklig bestämmelse i lag.

Samtycke måste emellertid betraktas som ett mycket klumpigt förfaringssätt, som ökar myndigheternas kostnader och orsakar verksamhetsutövarna en onödig administrativ börda i en situation där man för en fysisk persons del utlämnar endast grundläggande uppgifter om näringsverksamheten, det vill säga uppgifter om gällande tillstånd, tillståndshavarens namn och kontaktinformation. Att de uppgifterna är väl tillgängliga är inte ett hot ur en näringsidkares perspektiv, utan gynnar möjligheterna att göra näringsverksamheten framgångsrik. I bestämmelsen kan emellertid ingå en möjlighet för en fysisk person att förbjuda att uppgifterna lämnas ut, vilket borde garantera att tillräckliga skyddsmetoder finns i situationen. För likabehandling och icke-diskriminering av verksamhetsutövarna samt för att transportmarknaden ska fungera och inte snedvridas är det viktigt att också fysiska personer som är verksamhetsutövare kan göra sina kontaktuppgifter tillgängliga lika lätt som juridiska personer som utövar motsvarande verksamhet. Syftet med bestämmelsen är att främja marknadens funktion och möjligheten för kunder som behöver tjänster och verksamhetsutövare som erbjuder tjänster att hitta varann bättre än hittills.

I 3 § i förslaget ska ingå bestämmelser om utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall. Förslaget ska utöver ovan nämnda begränsade uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare (uppgifter om gällande tillstånd för verksamhetsutövare, tillståndets identifieringskod, tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter) gälla även namnuppgifter om verksamhetsutövarens ansvarsperson. När det gäller trafikmedel lämnas ut namnuppgifter om ägaren, innehavaren, användaren och representanten samt adress- och andra kontaktuppgifter, samt uppgifter om beskattning, inteckningar samt försäkringstecknaren. Dessutom utlämnas enskilt uppgifter om personens rätt att framföra ett trafikmedel eller andra uppgifter om persontillståndets giltighet och omfattning. Utlämnande av uppgifter i enskilda fall kräver alltid någon urvalsgrund. För en fysisk person kan urvalsgrunden vara för- eller efternamn, personbeteckning eller annan identifieringskod och för en juridisk person företags- eller organisationsnummer.

Regleringen är inte helt ny inom trafiksektorn, utan i 14 § i gällande lag om fordonstrafikregistret finns bestämmelser om utlämnandet av enskilda offentliga uppgifter med anknytning till fordon samt om körrätten, det ADR-körtillstånd som krävs för vägtransport av farliga ämnen och körtillståndet för taxiförare. Motsvarande uppgifter har även varit tillgängliga i flygcertifikatet. Bestämmelsen som föreslås utvidgar motsvarande rätt att få information till övriga trafikslag. Bakom bestämmelsen ligger ett vägande behov med hänsyn till det allmänna intresset att kontrollera gällande persontillstånd eller vissa andra rättigheter med anknytning till en person. Behovet av kontroller kan till exempel hänföra sig till en anställningssituation, en situation som berör anskaffning av en tjänst, ett byte av ägare till ett trafikmedel eller ett olycksfall. Det är motiverat att begränsa tillgången till information till utlämnande av uppgifter i enskilda fall med stöd av en urvalsgrund, eftersom gällande persontillstånd kan inkludera vinkar om att en viss utbildning har slutförts eller kompetenskrav och hälsokrav uppfylls. En fysisk person föreslås ha rätt att förbjuda att hans eller hennes kontaktinformation utlämnas i enskilda fall. Förbudet ska inte täcka andra uppgifter som kan lämnas ut enligt bestämmelsen på grund av att den andra parten i vissa situationer absolut behöver kunna kontrollera till exempel att ett visst tillstånd är giltigt.

Enligt 4 § i förslaget får Trafiksäkerhetsverket lämna ut en begränsad mängd information för att tillhandahålla och utveckla trafiktjänster samt till forskning, opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst, uppdatering av kontaktinformation och fordonsuppgifter i kundregister samt andra ändamål som verket godkänner. Med stöd av bestämmelsen kan man lämna ut endast en begränsad mängd information, alltså samma offentliga uppgifter som kan lämnas ut i enskilda fall via internet i enlighet med 3 § som anges ovan.

Bestämmelsen som föreslås är inte heller helt ny inom trafiksektorn. Med stöd av 19 § i lagen om fordonstrafikregistret kan från fordonstrafikregistret utlämnas uppgifter för direktmarknadsföring, annan adress- och informationstjänst, uppdatering av kontaktinformation och fordonsuppgifter i kundregister samt statistikföring, historisk och vetenskaplig forskning samt annan därmed jämförbar forskning, liksom också andra ändamål som den registeransvarige godkänner. En typisk situation där uppgifter utlämnas torde vara direktmarknadsföring, som är ett rent kommersiellt ändamål med endast mycket begränsad allmän samhällelig nytta. Största delen av nyttan hänför sig också direkt till det företag som får informationen och användarna av tjänsten upplever nytta som hänför sig punktvis till vissa användare, som till exempel drar nytta av ett erbjudande.

Bestämmelsen som föreslås gör möjligheterna att lämna ut uppgifter mer enhetliga för alla trafikslag. Viktigare är ändå att man med stöd av bestämmelsen kan försöka förverkliga målen i propositionen angående att i större utsträckning än för närvarande använda informationen i registren till att utveckla trafikmarknaden, mobilitetstjänsterna och transportsystemet. Om målen nås hänför sig nyttan i stor utsträckning till företagen som tillhandahåller tjänster och kan utveckla sin verksamhet, användarna av tjänsterna som får bättre tjänster och hela samhället som drar nytta av ökad ekonomisk driftighet och eventuella konkurrensfördelar.

Samtidigt måste man konstatera att förslaget inte ingriper i dataskyddet eller integritetsskyddet i någon större utsträckning än den nuvarande regleringen, enligt vilken uppgifter kan lämnas ut till kommersiell verksamhet. Mängden uppgifter som utlämnas är klart begränsad till vissa offentliga uppgifter. Utöver detta kan en fysisk person dessutom helt och hållet förbjuda att hans eller hennes uppgifter lämnas ut till dessa ändamål. Uppgifter lämnas inte ut via internet, men de kan lämnas ut på andra sätt i elektronisk form med hjälp av ett tekniskt gränssnitt. Uppgifterna lämnas ut för ett visst ändamål och den som får informationen får inte använda den i andra syften. Uppgifterna får inte heller lämnas vidare till någon annan utan en annan bestämmelse eller Trafiksäkerhetsverkets tillstånd. På detta sätt kan man bland annat säkerställa att uppgifter inte överförs till länder utanför EES-området. Mottagaren ska naturligtvis i övrigt behandla personuppgifterna i enlighet med bestämmelserna i den allmänna dataskyddsförordningen, bland annat uppfylla principerna om inbyggt dataskydd och dataskydd som standard.

Ett mål av allmänt intresse enligt dataskyddsförordningen kan vara att främja utnyttjandet av informationen i registret. Det handlar om uppgifter som omfattas av offentlighetsprincipen och har betydelse för allmänheten. Proportionaliteten tryggas genom att det handlar om en begränsad mängd uppgifter. Trots att Trafiksäkerhetsverket kan lämna ut information också för andra motsvarande ändamål, ska dessa ändamål hänföra sig till trafiken. Med denna begränsning, förbudet mot att lämna uppgifterna vidare och den registrerades rätt att förbjuda utlämnande tryggas proportionaliteten i utlämnandet.

I 5 § i propositionen går man ännu längre i strävan att utveckla och tillhandahålla ett trafiksystem och trafiktjänster, öka kunskapen om och förståelsen för trafiksystemet och trafiktjänsterna samt förbättra trafiksäkerheten och bidra till att miljömålen inom trafik och transport uppnås. Ur trafik- och transportregistret kan man lämna ut uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet som tjänar dessa syften. Enligt förslaget kan man för dessa ändamål lämna ut även andra uppgifter än de som avses i 3 § 1 mom., dock så att sekretessbelagda uppgifter får lämnas ut endast med en persons samtycke eller som anonymiserade och uppgifter ur straffregistret eller bötesregistret endast som anonymiserade.

I bestämmelsen strävar man också efter att bereda sig på behandling av information med hjälp av artificiell intelligens genom att möjliggöra automatisk databehandling så att slutresultatet av behandlingen innehåller endast anonymiserad information. Exempelvis genom att använda algoritmer i databehandlingen kan man få fram viktiga nya forskningsdata.

Med hjälp av bestämmelsen försöker man uppnå avsevärd nytta för allmänna intressen. Informationen i registren i Finland är exceptionellt omfattande och av hög kvalitet samt omfattar långa tidsserier. Denna information kan vara till stor allmän nytta för utvecklings- och innovationsverksamheten som en konkurrensfaktor. Samtidigt är det emellertid uppenbart att man måste sörja för tillräckliga faktorer som tryggar balansen. En person har alltid rätt att förbjuda att hans eller hennes uppgifter lämnas ut till dessa ändamål. Denna rätt gäller både fysiska och juridiska personer, eftersom uppgifterna kan innehålla vissa element som kan betraktas som företags- eller yrkeshemligheter. Enligt förslaget kräver utlämnandet av uppgifter alltid ett beslut av Trafiksäkerhetsverket. När verket fattar beslutet måste man alltid kunna försäkra sig om att de begärda uppgifterna är nödvändiga för ändamålet, att informationen behandlas säkert och att den sökande är tillförlitlig. Information som lämnats ut får användas endast för avsett ändamål. Uppgifter får inte lämnas vidare. Inte ens Trafiksäkerhetsverket kan ge tillstånd till att lämna uppgifter vidare till en tredje part, utan beslut ska fattas separat för var och en som begär uppgifter.

Regleringen som föreslås ändrar inte principerna som gäller utlämnande av uppgifter till myndigheter i tredje länder. I fråga om utlämnande av uppgifter mellan myndigheter avstår man från onödig specialreglering när allmänna lagar kan tillämpas på utlämnandet. I propositionen strävar man också efter att göra vissa viktiga uppgifter mer lättillgängliga för allmänheten med hjälp av ett öppet gränssnitt eller enskilda förfrågningar. Med tanke på dessa kan man inte utesluta möjligheten att en förfrågan kommer från ett tredje land. I propositionen föreslås också förbudsrätt som en skyddsåtgärd och att möjligheten att lämna ut uppgifter endast gäller vissa uppgifter där allmänt intresse talar för att de är tillgängliga.

3.1.5 Mina data

Enligt artikel 20 i dataskyddsförordningen ska den registrerade ha rätt att få ut de personuppgifter som rör honom eller henne och att överföra dem till en annan registeransvarig. Den registrerade har rätt att få uppgifterna i ett strukturerat, allmänt använt och maskinläsbart format. Den registrerade har rätt att få sina personuppgifter flyttade direkt från en registeransvarig till en annan, om det är tekniskt möjligt. Rätten att överföra uppgifter från ett system till ett annat genomförs endast om rättsgrunden för behandlingen av personuppgifter är ett samtycke eller avtal. En förutsättning är också att personuppgifterna behandlas automatiskt. För Trafiksäkerhetsverkets del ska den registrerades rätt enligt förordningen att överföra uppgifter från ett system till ett annat inte tillämpas, eftersom rättsgrunden för behandlingen är en lagstadgad skyldighet för Trafiksäkerhetsverket.

Den registrerades rätt till dataportabilitet kan betraktas som ett viktigt steg med beaktande av målen att främja utvecklingen av digitaliseringen och användningen av data. Trafiksäkerhetsverkets verksamhet för att gynna mobilitetstjänster och digitalisering kräver att den rätt att överföra data som förverkligar en persons självbestämmanderätt i fråga om sina uppgifter även omfattar verket. Samtidigt är förhoppningen att detta ska utgöra ett bra praktiskt exempel bland aktörerna inom den offentliga sektorn i Finland. Förfarandet stärker den registrerades rättigheter och förtroende för de åtgärder för behandling av personuppgifter som myndigheten vidtar och gör registerföringen mer transparent.

De föreslagna bestämmelserna är anpassade efter bestämmelserna i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Grunden för det nationella handlingsutrymmet är artikel 6.1c i dataskyddsförordningen. Ett syfte som är förenligt med ett allmänt intresse är att främja genomförandet av den registrerades nya rättighet också i fråga om myndigheternas register samt att främja utnyttjandet av uppgifterna i trafik- och transportregistret. En utvidgning av den registrerades rättigheter medför inga problem med tanke på proportionaliteten: den registrerades rättigheter utvidgas och skyldigheten åläggs endast myndigheten, så den påverkar inte den registeransvariges skyldigheter i allmänhet.

Förslaget anpassas enligt regleringen i förordning även på så sätt att Trafiksäkerhetsverkets gränssnitt möjliggör hämtning av den registrerades uppgifter ur gränssnittet i maskinläsbart format. Enligt förordningen är ett öppet gränssnitt endast en möjlig lösning för dataportabiliteten. I praktiken är det numera också det enda effektiva sättet att förverkliga det som är orsaken till att ett exakt krav om ett öppet gränssnitt behövs i lagen. Det bör noteras att också en privat tjänsteleverantör kan hämta uppgifter enligt en persons önskemål. Eftersom det är fråga om myndighetsuppgifter innebär rätten att få de uppgifter som gäller en själv att uppgifterna kopieras, och de kvarstår då också i myndighetens system. Den rätten gäller såväl fysiska som juridiska personer.

3.1.6 Utveckling av Trafiksäkerhetsverkets verksamhet

Trafiksäkerhetsverkets mål är att möjliggöra att de registeruppgifter som uppkommit i verkets verksamhet är tillgängliga för användarna mångsidigt och enkelt, med beaktande av de krav som ställts på databehandlingen i lagen. Samhällets digitalisering utmanar myndigheterna att hitta nya lösningar för att göra informationen tillgänglig för de aktörer som kan utnyttja den. Myndigheterna har också i uppgift att stöda digitaliseringen och uppkomsten av digitala tjänster och marknader.

Digitaliseringen och uppkomsten av digitala tjänster grundar sig på förmågan och möjligheten att behandla och utnyttja information. För att kunna behandla och utnyttja Trafiksäkerhetsverkets information måste verkets datalager definieras, beskrivas och dokumenteras. Utifrån den dokumentation som uppkommer i samband med beskrivningen av datalagren kan man i samarbete med aktörer som utnyttjar informationen skapa dataprodukter, där man också beaktar de förutsättningar för utnyttjandet av informationen som dataskyddslagstiftningen ställer. Dataprodukterna och beskrivningarna av en dataprodukt är avsedda att underlätta och påskynda utnyttjandet av informationen i nya och innovativa tjänster för medborgare och företag. Med det här konceptet blir det möjligt också för små organisationer och konsumenter som bara har börjat planera att utnyttja informationen att dra nytta av dataprodukterna.

Dataprodukterna planeras i samarbete med de aktörer som utnyttjar informationen. Utvecklingen inriktas på de data som är mest intressanta för dem som utnyttjar informationen. I praktiken innebär utvecklingen av dataprodukter att logiska helheter bildas av variabeldata i registret. När dataprodukter utvecklas beaktar man också att uppgifter som kräver olika skyddsåtgärder inte tas med i samma produkt. Det innebär att exempelvis data som innehåller personuppgifter och data som inte innehållet personuppgifter i regel tas med i separata dataprodukter. Då kan slutresultatet också bli dataprodukter som i sin helhet kan delas ut som öppna data. Dataprodukter som innehåller personuppgifter som begränsar användningen kan ges enhetliga, standardiserade och vid behov digitaliserade användarvillkor. Användarvillkoren utgörs av bestämmelser i offentlighetslagen, personuppgiftslagen och lagarna för specifika trafikslag. I framtiden blir utnyttjandet av information om olika trafikslag mer flexibelt, eftersom ovan nämnda dataprodukter ger en enhetlig översikt av informationen om de olika trafikslagen. När dataprodukter utvecklas står själva informationen, beskrivningarna och nyttjandeaspekten i centrum, i stället för med vilket tekniskt utförande informationen kan utnyttjas. Lösningarna gör det möjligt att utnyttja information i stor utsträckning, oavsett det tekniska utförandet.

Tack vare dataproduktifieringen kan tjänster som lämnar ut uppgifter dra nytta av effektiv automatisering, standardisering och ändamålsenliga beskrivningar samt dokumentation om de data som ska utnyttjas. Dokumentationen kan göras till en del av de elektroniska tjänsterna och även distribueras i digitalt format. Målet är att presentera information om tillgängliga dataprodukter och deras datainnehåll på ett flexibelt sätt som en del av de elektroniska tjänsterna. På så sätt får man i framtiden en dynamisk och digital överblick över all tillgänglig registerinformation som kan utnyttjas. Dataprodukter kan utnyttjas med hjälp av olika tekniska lösningar, såsom att skaffa ett programmeringsgränssnitt eller ladda ner dataprodukter som filöverföring från en filuppladdningstjänst.

Tekniska lösningar möjliggör också begränsning av informationen i dataprodukterna, om mottagaren inte har rätt att få den information som ingår i en viss dataprodukt som sådan. Det är också möjligt att utveckla helt öppna programmeringsgränssnitt i syfte att utnyttja dataprodukter med öppna data. Allra först bör Trafiksäkerhetsverket möjliggöra nedladdningen av dataprodukter i maskinläsbart format från den filuppladdningstjänst som har hand om utvecklingen. Trafiksäkerhetsverket ska också tillhandahålla en uppdateringstjänst för dataprodukterna, vilket är en förutsättning för användningen av data som samlats in av en myndighet i produktionen av applikationer och tjänster.

Det ovan nämnda möjliggör maskinläsning av Trafiksäkerhetsverkets data samt förverkligande av olika applikationer och tjänster som utnyttjar data. På detta sätt förbättras också utnyttjandet av Trafiksäkerhetsverkets data i beslutsfattandet. Aktörerna som använder informationen och tjänsteleverantörerna ges möjligheter att skapa mer flexibla programmeringsgränssnitt och skapa omfattande ekosystem för utnyttjande av information. Utöver att tjänsteleverantörer som använder informationen drar direkt nytta av utvecklingen medför också en mer effektiv återanvändning av informationen fördelar för alla användare som utnyttjar de utvecklade applikationerna och tjänsterna. Nytta uppkommer särskilt av möjligheten att ta i bruk nya innovativa och användarorienterade tjänster.

Utöver att utnyttja Trafiksäkerhetsverkets datalager kan det också vara till nytta att genomföra motsvarande utvecklingsåtgärder på andra håll inom statsförvaltningen, särskilt med stöd och uppmuntran av god praxis med anknytning till utvecklingen av öppna data. I vidare bemärkelse kan utnyttjandet av information ur alla myndigheters datalager hjälpa till med att sporra också företagen att öppna sina egna datalager för utvecklingen av applikationer och tjänster. Ny affärsverksamhet och innovationer har ofta konstaterats uppkomma uttryckligen som ett resultat av sammanslagning av omfattande datalager och utnyttjande av databaserad artificiell intelligens.

Utlämnande av uppgifter i andra än enskilda fall, anonyma data (öppna data) eller i fråga om statistikdata kräver en ansökan för att få information samt Trafiksäkerhetsverkets bedömning av förutsättningarna att lämna ut uppgifter i enskilda fall. Ett beslut fattas med anledning av ansökan (förvaltningsbeslut). Tillhandahållandet av tjänster som lämnar ut uppgifter med hjälp av standardiserade dataprodukter och beskrivningar av dessa möjliggör omvärdering och utveckling av tillståndsförfarandet som gäller utlämnande av uppgifter. Bedömningen av förutsättningarna för beviljande av tillstånd underlättas när förfrågningar om information gäller standardiserade dataprodukter, för vilka villkor för ändamål och skydd av personuppgifter i en dataprodukt har planerats, utvärderats och standardiserats på förhand. Ansökningen, bedömningen av förutsättningarna för beviljande av tillstånd och beslutsfattandet automatiseras i så långt det är möjligt.

Det handlar å ena sidan om ändamålsenligt förvaltningsförfarande och å andra sidan om ändmålsenlig planering av behandlingen av personuppgifter som krävs i dataskyddslagstiftningen.

Det är motiverat att man även i framtiden lämnar ut uppgifter enligt den registeransvariges övervägande och tillstånd. Det traditionella administrativa beslutsfattandet kan emellertid elektrifieras och förverkligas på ett kundorienterat, datasäkert, effektivt och felfritt sätt samt med beaktande av bestämmelserna i lagen. Utvecklingen av tjänster som lämnar ut uppgifter kan digitaliseras så att förvaltningsförfarandet och den ändamålsenliga behandlingen av personuppgifter är inbyggda i de elektroniska tjänsterna. Den som ansöker om information har möjlighet att först bekanta sig med Trafiksäkerhetsverkets dataprodukter och bedöma sitt eget informationsbehov i relation till vilka dataprodukter det är möjligt att ansöka om i Trafiksäkerhetsverkets elektroniska tjänster. Kunden har också möjlighet att få reda på vilka användarvillkor som hänför sig till dataprodukten. De elektroniska tjänsterna handleder kunden i fråga om förfaringssätten och de olika skedena i behandlingen av ärendet. Kunden har också möjlighet att följa upp behandlingen av ärendet vid myndigheten och få information omedelbart när en dataprodukt är tillgänglig i maskinläsbart format. Tillståndsbeslutet med anvisningar för sökande av ändring skickas till den sökande för kännedom i elektronisk form.

3.2 Transporttjänster

3.2.1 Vägtrafikens målsättning och de viktigaste förslagen

I fråga om vägtrafiken är ett viktigt mål att ta in bestämmelserna om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare till lagen om transportservice, liksom andra bestämmelser om yrkeskompetens i transportbranschen. I fråga om upprätthållandet av yrkeskompetens i vägtrafiken föreslås det att det nuvarande utbildningssystemet ska bevaras tills vidare. Under beredningen av regeringens proposition utreddes möjligheten att övergå till den provmodell som är möjlig enligt EU:s direktiv om yrkeskompetens i vägtrafik. Till följd av den omfattande reform av yrkesutbildningen som pågår inom undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde var det dock svårt att bedöma konsekvenserna av en sådan reform, och därför var motståndet mot reformen starkt under remissrundan. Därför föreslås endast vissa mindre justeringar i fråga om yrkeskompetens i vägtrafik, och i huvudsak föreslås att nuvarande verksamhetsmodell bevaras.

I samband med totalreformen av vägtrafiklagen har framkommit att bestämmelserna i 6 a kap. i vägtrafiklagen om sociallagstiftning på vägtransportområdet och färdskrivare inte naturligt passar in i vägtrafiklagen. Därför föreslås att bestämmelserna i 6 a kap. i vägtrafiklagen och samtidigt också bestämmelserna i lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare överförs till lagen om transportservice. Endast sådana ändringar som förutsätts för överföringen ska göras i föreskrifterna. På samma sätt föreslås, i syfte att göra regleringen smidigare, att bestämmelserna i lagen om vissa internationella kombinerade transporter överförs till lagen om transportservice.

3.2.2 Spårtrafikens målsättning och de viktigaste förslagen

För järnvägstrafikens del är målet att avskaffa de nationella tilläggen från tillståndssystemet för järnvägspersonalen och fastställa modellen med säkerhetsstyrningssystem även inom detta delområde. Man försöker att ytterligare göra systemet med anknytning till förvaltningen av hälsokraven lättare, vilket minskar aktörernas administrativa börda och effektiviserar myndighetens verksamhet. Som en reform som berör aktörerna föreslås att beviljandet av järnvägsföretagens koncession ska överföras från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket, som redan är tillståndsmyndighet för vägtrafiken och luftfarten.

Med tanke på den spårbundna stadstrafiken är det enda målet att få in regleringen av trafikeringen i samma ramlagstiftning som övrigt trafikidkande. Regleringen av den spårbundna stadstrafiken är ny, lätt reglering som grundar sig på modellen med säkerhetsstyrningssystem och samtidigt fungerar som ett utmärkt exempel för regleringen av övrig trafik.

3.2.3 Sjöfartens målsättning och de viktigaste förslagen

För sjöfartens del kan man i samband med reformen utöver att göra reglerna lättare och tydligare också identifiera två viktiga mål: att ändra regleringen av sjöfartsutbildningen så att den uppfyller de internationella förpliktelserna samt att utveckla myndighetsverksamheten.

Sjöfartsutbildningen omfattas till största delen av yrkesexamenssystemet och tillhörande godkännanden. I internationella sjöfartskonventioner finns emellertid vissa krav på godkännande av utbildningsanordnare och utbildningens innehåll, som inte har verkställts som sådana i Finland. Bristerna i fråga om verkställigheten syns bland annat i utbildningsanordnarnas möjligheter att exportera utbildning. Till den del bristerna också gäller verkställandet av EU:s direktiv om minimikrav på utbildning finns dessutom en risk för påföljder på EU-nivå. Propositionen innehåller nya krav på godkännande av utbildningsanordnare och utbildningens innehåll, som kan avlägsna bristerna i fråga om verkställandet av internationella krav och krav på EU-nivå.

Med tanke på utvecklingen av myndighetsverksamheten föreslås att de viktigaste förändringarna inriktas på systemet med sjömansläkare. För närvarande har Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira, som står under social- och hälsovårdsministeriet, ansvaret för godkännandet av sjömansläkare. Utifrån diskussioner i samband med lagberedningen föreslås att det är ändamålsenligt att samla förvaltningen av läkarsystemet i trafiken till Trafiksäkerhetsverket, som redan nu har ansvaret för luftfartens och järnvägstrafikens läkarsystem samt även för läkarsystemet inom vägtrafiken.

Hälsokraven inom sjöfarten behandlas av internationella sjöfartsorganisationer, vars verksamhet följs av kommunikationsministeriet här i Finland. Trafiksäkerhetsverket assisterar ministeriet i uppgifter som kräver specialsakkunskap och Trafiksäkerhetsverket har redan ett tag verkat som en särskild trafikmedicinsk enhet, där man samlat behandlingen av frågor som kräver medicinsk expertis. För Trafiksäkerhetsverket är det ändamålsenligt att samla ansvaret för såväl det praktiska verkställandet av internationella krav som förvaltningen av sjömansläkarnas kompetens och förvaltningen av systemet med sjömansläkare.

Man föreslår också att godkännandet av sjömansläkare ska ändras från att gälla tills vidare till att gälla för viss tid (5 år). Det möjliggör bättre tillsyn över systemet med sjömansläkare och förbättrar på så sätt kvaliteten.

Dessutom föreslås det att det nationella matrosbrevet slopas och ersätts med handledning ombord. Det betyder att man slopar själva behörighetsbrevet, men alla utbildningskrav kvarstår och motsvarar de nu gällande. Av matroser krävs alltså fortfarande utöver förtrogenhetsutbildning ombord utbildning i första hjälp och första släckning. Genom övergången till förtrogenhetsutbildning förbättras säkerheten, eftersom utbildningen genomgås särskilt ombord på varje fartyg och inte endast en gång i samband med ansökan om ett behörighetsbrev som är i kraft tills vidare. Ändringen minskar kostnaderna och den administrativa bördan för rederier och sjöfarare. För närvarande beviljas knappt 200 matrosbrev per år.

Som en mindre förändring kan man betrakta överföringen av beviljandet av cabotagetillstånd för sjöfart från ministeriet till Trafiksäkerhetsverket.

3.2.4 Luftfartens målsättning och de viktigaste förslagen

För luftfartens del föreslås inga betydande ändringar i lagstiftningen. I fråga om luftfarten definieras de viktigaste kraven i Europeiska unionens direkt tillämpbara förordningar. Enligt förslaget behålls möjligheten till nationell reglering för den fjärrstyrda flygverksamhetens del. Det föreslås att bestämmelserna om tillståndspliktig flygverksamhet överförs från luftfartslagen till lagen om transportservice. Enligt propositionen underlättas den nationella tillståndsprocessen för organisations- och persontillstånd som berör marknadstillträdet och möjliggörs ett anmälningsförfarande i enlighet med EU-regleringen för bruksflyg och utbildning av flygande personal även på nationell nivå.

3.3 Bedömning av genomförandealternativ

3.3.1 Förslaget om tillgång på någon annans vägnar

Med hjälp av tillgång på någon annans vägnar blir det möjligt att i framtiden bilda mer individuella resekedjor till den del kunduppgifter för olika parter i kedjan är tillgängliga. Med hjälp av tillgång på någon annans vägnar förbättras förutom bildandet av sådana enskilda resekedjor som behandlades i första fasen av lagen om transportservice också möjligheterna att erbjuda mer mångsidiga kombinationstjänster för mobilitet. Tillgång på någon annans vägnar innebär att kombinationstjänster också kan omfatta biljetter rabattgrunder och olika serie- och periodbiljetter inom sjö- och flygtrafiken. Tillgången på någon annans vägnar ska ses som en del av förändringen av transportmarknaden mot större fokusering på tjänster.

Om tillgång på någon annans vägnar inte regleras på lagnivå, är risken att de nuvarande betydande leverantörerna av mobilitetstjänster i betydande grad stärker sin roll också som leverantörer av kombinationstjänster och utnyttjar och hanterar sina kunduppgifter endast för sina egna syften. I så fall är det också möjligt att resekedjor i hög grad utvecklas utifrån mobilitetstjänsteleverantörernas behov, tillsammans med utvalda partners.

Ur kombinationstjänsteleverantörernas perspektiv är risken att de har svårt att prestera avgiftsbelagda tjänster med ett tillräckligt mervärde i förhållande till de tjänster som prissätts av transportoperatörerna. Risken är också att tyngdpunkten i utvecklingen av tjänster måste läggas på nya tjänster och pakettjänster, och att man inte i tillräcklig utsträckning förmår utnyttja de tjänster som de nuvarande transportoperatörerna erbjuder.

Genom att påskynda serviceutvecklingen är det möjligt att skapa finska tjänster som även efterfrågas internationellt.

Om kombinationstjänster inte snabbt fås till stånd i stor skala, drabbas konsumenterna antingen av kostnader eller större besvär för att åstadkomma resekedjor ("principen om en lucka" förverkligas inte). Konsumenten får inte heller tillräckligt individualiserade resetjänster t.ex. i förhållande till privatbilism och gör i så fall val som inte är önskvärda ur samhällets synvinkel (privatbilismen och dess roll utvecklas t.ex. inte i önskad riktning).

Ur myndigheternas perspektiv innebär avsaknad av tillgång på någon annans vägnar att kollektivtrafikens roll eventuellt inte på ett gynnsamt sätt utvecklas till en del av resekedjoma.

3.3.2 Elektroniska fraktsedlar

Under beredningen av den andra fasen av lagen om transportservice granskades de lagstadgade möjligheterna att digitalisera logistikkedjan och särskilt fraktdokumenten i vägtrafiken. Tills vidare grundar sig bland annat de lagar som styr godstrafiken starkt på användning av traditionella pappersdokument. Internationella vägtransporter styrs av en konvention om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen, FördrS 50/1973), som Finland har antagit.

Med tanke på reformen av den nationella lagstiftningen som gäller elektroniska fraktsedlar granskades ett alternativ där användningen av elektronisk fraktsedel i den nationella vägtrafiken var obligatorisk enligt lag. Enligt ett valfritt tilläggsprotokoll till CMR-konventionen om internationell godsbefordran på väg innebär en elektronisk fraktsedel en bekräftelse på ett transportavtal i elektroniskt format, inklusive alla de elektroniska handlingar som ingår i transportavtalet och dess bilagor, som har lämnats av fraktföraren, varans avsändare eller någon annan jämförbar aktör, som är bunden av CMR-konventionen.

Möjligheterna att reglera den elektroniska fraktsedeln och hindren på grund av regleringen granskades i en expertutredning som omfattade nuläget i fråga om nationell och internationell lagstiftning samt intervjuer med viktiga aktörer i logistikbranschen. Användningen av elektroniska fraktsedlar i sig betraktades som ett lönsamt alternativ och det konstaterades att fraktsedlarnas digitala format medför klara kostnadsfördelar för branschen. Med tanke på regleringen ansågs emellertid att den nuvarande nationella lagstiftningen inom justitieministeriets förvaltningsområde i sig möjliggör användning av elektroniska handlingar (lagen om vägbefordringsavtal 345/1979). Man ansåg också att bindande nationell reglering inte ligger i Finlands intresse vid handel över gränserna, utan att den eventuellt kan skapa onödig belastning och försämra konkurrensfördelen exempelvis jämfört med andra EU-länder såsom Tyskland, som inte har motsvarande obligatoriska reglering. Av denna anledning beslöt man att reglering av elektroniska fraktsedlar inte inkluderas i lagen om transportservice i detta skede och att frågan vid behov eventuellt tas upp på nytt senare. Frågan ska alltså bedömas på nytt i senare faser av trafikbalksprojektet i relation till annan lagstiftnings- och marknadsutveckling.

En annan viktig orsak till ovan nämnda lösning är den internationella regleringen av fraktsedlar, som även utgör grunden för Finlands gällande nationella lagstiftning. Finland har ratificerat CMR-konventionen, som har kompletterats med ett valfritt tilläggsprotokoll (Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note), som gäller användningen av elektroniska fraktsedlar vid internationell godsbefordran på väg. Finland har undertecknat tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar 2008. För närvarande har endast elva stater ratificerats tilläggsprotokollet. CMR-konventionen förhindrar att en elektronisk fraktsedel krävs vid internationella transporter, till dess tilläggsprotokollet har ratificerats på behörigt sätt i tillräckligt många konventionsstater. Det blev möjligt att ta i bruk elektroniska fraktsedlar i trafiken mellan Finland och Ryssland när det nya fördraget med Ryssland (84–85/2016) trädde i kraft den 22 december 2016.

3.3.3 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

En övergång till en provbaserad utbildning för yrkeskompetens för lastbils- och bussförare har utretts under beredningen av propositionen. Kompetens enligt direktivet om yrkeskompetens hade då uppnåtts genom att avlägga yrkesprov. Det hade då föreslagits att avläggande av grundläggande yrkeskompetens med en snabbförvärvad utbildning som omfattar 140 timmar bibehålls. Inga ändringar i fortbildningen har beretts. Under beredningen om det finns grunder för att lindra kraven på fortbildning. Med beaktande av det aktuella förslaget till ändring av direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik (Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa

vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort COM(2017) 47 final) har det dock inte ansetts finnas skäl till ändringar i fråga om fortbildningen.

Provalternativet hade ersatt den nuvarande utbildningen för grundläggande yrkeskompetens som omfattar 280 timmar och det hade berättigat till C-körkort för lastbilsförare vid 18 års ålder och D-körkort för bussförare vid 21 års ålder.

Provalternativet hade förutsatt att man avlägger teoriprov och praktiska prov i enlighet med kraven i körkortsdirektivet. Teoriprovets minimilängd skulle ha varit fyra timmar och det praktiska provets två timmar. Det praktiska provet skulle ha omfattat ett körprov som pågår i minst 90 minuter. En del av körprovet hade kunnat ersättas med simulatorprov eller delar som inte genomförs i trafiken och som fokuserar på att hantera fordon i svåra förhållanden. Ändringarna skulle inte ha påverkat förarens kompetens, eftersom provens grund hade utgjorts av den läroämnesförteckning som fastställts i direktivet och som fortfarande hade utgjort grunden även för utbildning i snabbare tempo.

Under beredningen övervägdes hur ändringen eventuellt påverkar förarnas färdigheter, eftersom det med tanke på näringslivet är nödvändigt att det även i framtiden finns yrkeskunniga förare. Ur EU-lagstiftarens perspektiv är bevis på yrkesfärdighet i form av ett yrkesprov en tillräcklig garanti för kompetensen – såsom ovan konstaterats grundar sig proven på kraven i direktivet. Systemet med yrkesprov används i mer än tio europeiska länder. Förare som har skaffat sig yrkeskompetens i dessa länder kör redan nu även på finländska landsvägar.

Det konstaterades dock att man i samband med utbildningen för yrkeskompetens effektivt kan signalera om olika samhälleliga mål och aspekter, såsom miljö- och trafiksäkerhetsaspekter. I alternativet med yrkesprov finns ingen naturlig plats för motsvarande kommunikation, vilket talar för att man behåller provalternativet trots att de elementen också behandlas i förtrogenhetsutbildningen på respektive arbetsplats. En förare måste behärska särdragen i sin arbetsgivares verksamhet: företaget handleder sina anställda i företagets verksamhetskultur samt materiel, utrustning och system som används.

Modellen för yrkeskompetens har granskats av en arbetsgrupp som behandlade utvecklingen av utbildningen för förar- och yrkeskompetens. Arbetsgruppen publicerade en rapport på finska 2014 (http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisuja_10_2014.pdf?sequence=1). I första hand ansågs att direktivet måste ändras så att man inom en medlemsstat kan använda både systemet med yrkesprov och utbildning i normalt format för att få grundläggande yrkeskompetens. Kommissionen har gett ett förslag till ändring av det så kallade direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik (Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort COM(2017) 47 finalhttps://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/FI/COM-2017-47-F1-FI-MAIN-PART-1.PDF). Ändringsförslaget omfattar inga ändringar i artikeln som berör valet av system. Ändringsförslaget behandlas för närvarande av Europeiska unionens råd och parlament.

Arbetsgruppen som behandlat utvecklingen av utbildningen för förar- och yrkeskompetens har föreslagit att man överväger en övergång till ett system med yrkesprov, vilket kan underlätta genomförandet av utbildningen genom att möjliggöra en mer flexibel utbildning och göra det lättare att anpassa utbildningen till varje studerandes individuella behov.

Trots att en övergång från alternativet med utbildning till alternativet med yrkesprov har övervägts i flera år har man inte gjort några detaljerade ekonomiska kalkyler av konsekvenserna. Det är lättare att bedöma kostnaderna för det nuvarande systemet, även om de också varierar beroende på hur utbildningen anordnas (de fasta kostnaderna för yrkesutbildning eller Försvarsmaktens utbildning är inkluderade i den övriga verksamheten, medan kostnaderna för utbildning som anordnas vid bilskola är lättare att bedöma). Kostnaderna för individuell körundervisning kan uppskattas, medan timpriset för undervisning i klass varierar mer. Aktörer som arbetar på marknadsvillkor tillhandahåller utbildning för snabbförvärvad grundläggande yrkeskompetens till priset av drygt 3 000 euro och normallång utbildning för cirka 5 000 euro.

Under beredningen av propositionen begärdes aktörernas bedömning av konsekvenserna av en övergång till provalternativet. Också i en workshop för utbildningsanordnare ombads aktörerna bedöma konsekvenserna. Trots begäran har aktörerna inte framfört några bedömningar av konsekvenserna av en sådan förändring. Det är uppenbart att vetskapen om de större reformer av yrkesutbildningen gör det svårt att bedöma de verksamhetsmässiga och ekonomiska konsekvenserna.

Med tanke på yrkeskompetensen som avläggs inom Försvarsmakten hade den ändring som övervägdes kunnat komma att påverka en tredjedel av de som nu får utbildning. För närvarande sker två tredjedelar av utbildningarna för yrkeskompetens inom Försvarsmakten i snabbare tempo. Man överväger inte att avstå från utbildning i snabbare tempo, så ändringen kan komma att påverka en tredjedel av de som får utbildning inom Försvarsmakten (1 000 beväringar/år, cirka 500 beväringar/inryckningskontingent). Den tredjedel som avlägger utbildningen för grundläggande yrkeskompetens vid Försvarsmakten utgör i dagen läge emellertid den viktigaste delen av de utbildade med tanke på både försvar och näringsliv, eftersom de när de övergått till reserven direkt är tillgängliga för uppgifter inom den tunga trafiken. Förare som slutfört den snabbförvärvade utbildningen får köra endast fordon i klasserna C1 och C1E samt D1 och D1E fram till 21 års ålder.

Med tanke på försvaret och beredskapen är det viktigt att säkerställa att ett tillräckligt stort antal förare med fullständig yrkeskompetens slutför utbildningen vid Försvarsmakten. Trots att direktivet om yrkeskompetens inte tillämpas på arméns transporter är den kompetens man får genom utbildningen vid Försvarsmakten, som också duger i det civila, ett bra incitament att söka sig till Försvarsmaktens landtransporter. Ur näringslivets perspektiv är det absolut nödvändigt att den utbildning man får vid Försvarsmakten uppfyller kraven i direktivet om yrkeskompetens.

Försvarsmakten producerar endast en tredjedel av utbildningen själv och anskaffar två tredjedelar från privata utbildningsanordnare. Försvarsmakten är en viktig kund för utbildningsanordnarna. Den avtalsperiod som pågår för närvarande har inletts i början av 2017.

I utlåtandena under remissrundan föreslogs det att Finland tar i bruk bägge de sätt att skaffa yrkeskompetens nämns i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Bland intressegrupperna finns den uppfattningen att så redan är fallet t.ex. i Tyskland. Ordalydelsen i artikel 3.1 a i direktivet är dock mycket tydlig. Enligt den ska medlemsstaterna välja ett av de två alternativen, som alltså är krav på utbildning för grundläggande yrkeskompetens eller provmodellen. Parallellt med endera alternativet kan medlemsstaterna ta i bruk en modell med utbildning i snabbare tempo, med högre åldersgränser för att avlägga yrkeskompetens. Under beredningen bekräftades det att Tyskland tillämpar provmodellen och en modell med utbildning i snabbare tempo, men ingen normallång utbildning för grundläggande yrkeskompetens. Syftet har varit att utreda kommissionens åsikt om tolkningen av direktivet, men man har inte fått något ställningstagande på högre nivå eller från officiellt håll. På expertnivå har det konstaterats att direktivets ordalydelse är tydlig. Naturligtvis är det inte säkert att kommissionen skulle ingripa om Finland handlade i strid med ordalydelsen. Vid behandlingen av en ändring i det aktuella direktivet om yrkeskompetens har Europeiska ekonomiska och sociala kommittén i sin rapport påpekat att bägge alternativen borde kunna tillämpas (https://dm.eesc.europa.eu/EESCDocumentSearch/Pages/opinionsresults.aspx?k=körkort%202017). I detta skede av behandlingen är det inte möjligt att bedöma om det initiativet kommer att leda till att direktivet ändras.

I samband med beredningen av propositionen har man diskuterat arbetsfördelningen mellan kommunikationsministeriets och undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde. Eftersom undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde är tillstånds- och tillsynsmyndighet för utbildare som tillhandahåller utbildning för yrkeskompetens inom vägtrafiken i fråga om verksamhet i samband med yrkesutbildning och Trafiksäkerhetsverket är tillstånds- och tillsynsmyndighet för den övriga verksamheten övervägde man om det är befogat att sådana parallella uppgifter sköts inom två olika förvaltningsgrenar, och om det är vettigt och ändamålsenligt att Utbildningsstyrelsen fastställer läroplanen för utbildning för grundläggande yrkeskompetens medan Trafiksäkerhetsverket fastställer utbildningsprogrammet för fortbildningen. En förstärkning av Trafiksäkerhetsverkets roll i fråga om myndighetsuppgifter för utbildningen för grundläggande yrkeskompetens övervägdes, eftersom verket i egenskap av tillsynsmyndighet för aktörer i vägtrafiken har en god praktisk uppfattning om vilka kunskaper och färdigheter som krävs i praktiken, det redan svarar för myndighetsuppgifter för fortbildningen och också annars är tillsynsmyndighet för vägtrafiken. De utbildningsanordnare som producerar utbildning för yrkeskompetens i samband med en yrkesexamen utgör dock nästan hälften av alla aktörer som tillhandahåller utbildning för grundläggande yrkeskompetens, och för deras del ansågs den nuvarande modellen bättre förverkliga principen om en lucka.

Eftersom inga tydliga ändringsbehov lyftes fram i det avseendet föreslås inga ändringar av arbetsfördelningen mellan myndigheterna i propositionen.

3.3.4 Ändringar i järnvägstrafiken

Med undantag av lokförardirektivet och de bestämmelser om verkställighet av kommissionens beslut som utfärdats med stöd av direktivet är den övriga regleringen av trafiksäkerhetsuppgifter i järnvägssystemet huvudsakligen nationell. Regleringen är också till vissa delar strängare än EU-lagstiftningen kräver.

De nationella tillståndskraven ökar den administrativa bördan för såväl befintliga som nya aktörer inom branschen och belastar myndigheterna. Kraven har motiverats med deras inverkan på säkerheten. Inom järnvägstrafiken har man emellertid på samma sätt som inom många andra trafikslag övergått till att använda en modell med säkerhetsstyrningssystem, där säkerheten hanteras så att aktörerna identifierar vilka av deras uppgifter som påverkar säkerheten och fastställer metoder för att hantera den. Säkerhetsstyrningssystemet omfattar också personalen, personalens kompetens och behovet att utveckla kompetensen.

I modellen med säkerhetsstyrningssystem ger de nationella tillståndskraven som fastställts av myndigheten inte längre det mervärde som man traditionellt försökte uppnå med kraven. Det är skäl att rensa i den nationella regleringen och liksom flera andra av EU:s medlemsstater övergå till reglering där järnvägsoperatörerna och bannätsinnehavarna inom ramarna för sina säkerhetsledningssystem fastställer vilka uppgifter som inverkar på säkerheten och vilket tillvägagångssätt som gäller dessa samt vilket behov av utveckling de medför för personalen.

3.3.5 Rätten för hemtjänst- och turismföretag och andra motsvarande aktörer att bedriva taxitrafik utan tillstånd

I sitt betänkande om regeringens proposition med förslag till trafikbalk (KoUB 3/2017 rd) påpekade kommunikationsutskottet att persontransporter i samband med hemservice och turismtjänster enligt lagförslaget inte längre ska vara befriade från kravet på trafiktillstånd. I sitt betänkande säger utskottet att det i fas II av lagstiftningshelheten bör bedömas om tillståndskravet bör utökas med något slags gränsdragning för sådan verksamhet där persontransport endast är en mycket liten del av en helt annan servicehelhet. I det utkast till regeringsproposition med förslag till lag om transportservice som sändes ut på remiss ingick ett förslag om att återinföra det undantaget, men konsekvenserna av det bedömdes inte närmare.

Hittills har det varit tillåtet att utan taxitillstånd utföra persontransporter med en personbil som innehas av ett tjänsteföretag när transporten ansluter sig till hemservice eller turistservice och utgör en del av den tjänstehelhet företaget erbjuder. I förarbetena till lagen om taxitrafik, som ska tillämpas på verksamheten, preciseras punkten ytterligare så att t.ex. en hotellövernattning inklusive flygplatstransporter inte betraktas som en tjänstehelhet och att en tjänstehelhet ska prissättas som ett paket, utan att särskilda avgifter tas ut för transporten. Under taxitrafiklagens tid har undantaget varit befogat, eftersom det har varit mycket svårt att få taxitillstånd och taxiverksamheten bl.a. har innefattat strikta skyldigheter i fråga om stationsort och jour, vilka i praktiken skulle ha gjort det omöjligt att erbjuda transporter som är knutna till pakettjänster.

När lagen om transportservice träder i kraft slopas de lagstadgade skyldigheterna att dejourera och köra och det blir betydligt lättare att få tillstånd som ger rätt att bedriva taxitrafik, och då finns inte samma slags motivering för ett undantag av nuvarande slag. Hemservice- och turismföretag behöver inte förbinda sig till någon skyldighet att köra eller dejourera, ens om de ansöker om taxitrafiktillstånd. Det betyder dock att de företagen fullt ut ska följa de krav som gäller för taxitrafiken, vilket bl.a. betyder att föraren ska ha körtillstånd för taxiförare och resans pris ska meddelas på föreskrivet sätt. För de hemservice- och turismföretag som hittills har erbjudit persontransporter som en del av en tjänstehelhet uppstår nya skyldigheter. De nya skyldigheterna, och i synnerhet avläggandet av prov för taxiförare, kan förbättra förarnas kunskaper och underlätta tillsynen av företagens verksamhet, men å andra sidan kan de utgöra en tröskel för att erbjuda transporttjänster som en del av annan företagsverksamhet. Det kan förutses att reformen till den delen inverkar minskande på utbudet av transporttjänster.

I sina utlåtanden över utkastet till regeringsproposition har aktörerna inom transportbranschen förhållit sig kritiskt till det föreslagna undantaget enligt vilket hemservice- och turismföretagare skulle få utföra persontransporter i liten skala utan taxitrafiktillstånd. Det ansågs att skrivningen försämrar kundsäkerheten, möjliggör främjar den grå ekonomin och orsakar tolkningsproblem vid översynen.

Turismbranschens och industrins intresseorganisationer å sin sida understödde förslaget. MaRa ry ansåg det befogat att undantaget bevaras, trots att det blir lättare än hittills att få tillstånd för persontrafik. Att förutsätta tillstånd av företag som erbjuder turism- elelr inkvarteringstjänster när de transporterar kunder under de förhållanden som avses i bestämmelsen vore ett onödigt tungt myndighetsingrepp i förhållande till transporternas betydelse. Om transporterna beställs som underleverans ökar turismföretagens kostnader, vilket ökar turismtjänsternas pris. Att behålla undantaget skulle inte öka risken för grå ekonomi inom turismbranschen, eftersom företagen också annars är föremål för myndighetstillsyn och deras huvudsakliga verksamhet förutsätter registrering i arbetsgivar-, mervärdesskatte- och förskottsinnehållningsregistren.

Polisstyrelsen ansåg att bestämmelsen kan leda till tolkningsproblem. Folkpensionsanstalten lyfte fram frågan om sådana icke-professionella transporter alls ska kunna ersättas ur samhällets medel, eftersom de tillståndspliktens kvalitetskriterier inte uppfylls.

Det är svårt att uppskatta de ekonomiska konsekvensernas storlek, eftersom det inte är känt exakt hur många hemservice- eller turismföretag som erbjuder transporttjänster i nuläget. En grov uppskattning är att det i nuläget kan finnas ca 1 000 sådana företag. Det är ytterst svårt att uppskatta hur många sådana företag som i nuläget inte erbjuder transporttjänster, men som kan komma att göra det i framtiden. Om undantaget slopas, orsakas de hemservice- och turismföretag som i nuläget erbjuder transporttjänster en engångskostnad på ca 600–800 € om de önskar fortsätta med den tjänsten. Dessutom innebär de årliga tillsynsavgifterna och uppfyllandet av andra skyldigheter enligt lagstiftningen en årlig administrativ merkostnad på ca 50 € för ett enskilt föreag. Tillståndskostnadernas andel av den genomsnittliga omsättningen är för hemserviceföretagen 0,4 % och för turismföretagen 0,04 %. Den totala kostnaden som uppstår för hemservice- och turismföretagen är ca en miljon euro.

Med tanke på att bekämpa den grå ekonomin kan det konstateras att hemservice- och turismbranscherna är föremål för särskild myndighetstillsyn och därmed också för beskattarens påverkan.

Den viktigaste konsekvensen för säkerheten är att förarens straffregister inte kontrolleras i dessa tjänster, till skillnad från taxiförare. Konsekvenserna för trafiksäkerheten kan inte betraktas som betydande, eftersom det också för taxiförare räcker med körrätt som berättigar att framföra personbil.

I nuläget är undantaget begränsat till företag som erbjuder hemservice- och turismtjänster. Kommunikationsutskottet uppmanade dock till att granska alla sådana serviceföretag i vilkas tjänster transporttjänster kunde ingå, men så att de endast utgör en mycket liten del av helheten. Det är utmanande att göra sådana gränsdragningar i lagstiftningen. Inte heller i nuläget är det känt hur stor del transporterna utgör av hemtjänst- och turismföretagens omsättning eller tjänstehelhet. Det är också utmanande att på förhand bedöma inom hurudana tjänstehelheter man kan komma på att erbjuda transporttjänster. Ur det perspektivet borde ett undantag ha formulerats mycket allmänt. I utkastet till regeringsproposition föreslogs det att undantaget utvidgas så att med hemtjänst- och turismtjänster jämställs sådana motsvarande tjänster i vilka transporten endast utgör en liten del av den tjänstehelhet tjänsteleverantören erbjuder.

Vid vägningen av alternativen märktes fördelar och nackdelar med bägge lösningsmodellerna. Med beaktande av att den administrativa bördan och kostnaderna för att ansöka om taxitillstånd inte kan anses oskäliga och att tjänsterna kan beställas av dem som har tillstånd föreslås det att undantaget för hemservice- och turismtjänster och andra motsvarande tjänster inte kvarhålls i lagen.

3.3.6 Yrkeskompetens för bussförare

Vår nationella lagstiftning om yrkeskompetens för bussförare har varit striktare än EU-kraven i fråga om framförande av fordon som används för andra än kommersiella person- eller varutransporter i företagsbruk. EU:s direktiv om yrkeskompetens i vägtrafik förutsätter inte att föraren har yrkeskompetens i sådana situationer. I Finland är endast sådana transporter befriade från kravet på yrkeskompetens, vid vilka en buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen. I Finland har behovet av yrkeskompetens betonats exempelvis vid transport av idrottsföreningar och liknande för att säkerställa säkerheten vid transporterna. I första fasen av lagen om transportservice föreslogs det att Finland övergår till att använda direktivets formulering, men riksdagen förkastade förslaget och ansåg att frågan bör bedömas grundligt senare i samband med beredningen av andra bestämmelser som gäller yrkeskompetens.

I det utkast till regeringsproposition som sändes ut på remiss föreslogs en lösningsmodell i vilken yrkeskompetens inte förutsätts vid sådana privata, icke-kommersiella transporter om passagerarna eller deras intressebevakare är medvetna om att yrkeskompetens saknas. Den lösningsmodellen fick inget understöd, men i utlåtandena förslogs inte heller några andra formuleringar som skulle ha varit mer flexibla än gällande bestämmelser.

I de diskussioner som förts med intressegrupperna har det påpekats att den nuvarande bestämmelsen kan leda till oskäliga situationer om en minibuss används som personbil i en stor familj. Trots att familjerna har blivit mindre, finns det i Finland många familjer som inte får plats i space vans som klassificeras som personbilar och som därför kan skaffa en minibuss som bruksbil för familjen. Den nuvarande formuleringen leder till att inga personer som inte bor i samma hushåll får vara passagerare i en sådan minibuss, och en sådan familj får alltså inte erbjuda skjuts t.ex. till far- eller morföräldrar eller barn som flyttat hemifrån.

Efter att remissrundan avslutats kontaktades de instanser som motsatte sig ändringsförslaget för att utreda om det kunde gå att nå ett samförstånd om sådant bruk som motsvarar personbil, så att antalet utomstående passagerare är begränsat. Det har funnits en oro för att undantaget kan utnyttjas i strid med syftet t.ex. i idrottsföreningar så att man av kostnadsskäl prutar på utrustningen och förarens kompetens. Om det tillåtna antalet passagerare är litet, är sådan kostnadsjakt inte möjlig. Intressegrupperna föreslog att undantaget begränsas till att enbart gälla minibussar, dvs. fordon i klass D1. Användningen kan anses motsvara personbil om det finns högst tre passagerare som inte hör till samma hushåll. För fordon i klass D sågs inget skäl att avvika från kravet på yrkeskompetens.

3.3.7 Yrkeskompetens inom sjöfart

3.3.7.1 Godkännande av anordnare av utbildning och utbildning inom sjöfart

De internationella förpliktelser som binder Finland förutsätter att utbildningsanordnarna och utbildningen inom sjöfart har godkänts i enlighet med STCW-konventionen. Med tanke på godkännandet av utbildningsanordnarna och utbildningen inom sjöfart kan rollen som behörig myndighet vara lämplig för antingen Utbildningsstyrelsen inom utbildningsförvaltningen eller Trafiksäkerhetsverket inom trafikförvaltningen. Eftersom det handlar om verkställigheten av de internationella skyldigheter som STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning ställer, och godkännandet bedömer om utbildningsanordnaren och utbildningen som leder till behörighet eller specialbehörighet uppfyller kraven i STCW-konventionen, föreslås att Trafiksäkerhetsverket blir behörig myndighet. Trafiksäkerhetsverket beviljar behörighet och specialbehörighet inom sjöfart i enlighet med STCW-konventionen och verket har den specialsakkunskap om STCW-konventionen som uppgiften kräver. Trafiksäkerhetsverket deltar också i beredningen av ändringar i STCW-konventionen vid IMO, så verket har information om kommande ändringar i konventionen.

3.3.7.2 Reform av systemet med sjömansläkare

Systemet med sjömansläkare måste i vilket fall som helst utvecklas av orsaker som hänger samman med internationella förpliktelser som binder Finland. STCW-konventionen kräver ett kvalitetssystem, som fortfarande saknas i Finland. Det är möjligt att börja utveckla systemet inom ramarna för det befintliga systemet eller ta i bruk den modell som används inom luftfarten och järnvägstrafiken, där Trafiksäkerhetsverket sköter förvaltningen av läkarsystemet i trafiken.

Reformerna inom social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde måste genomföras som ett separat projekt, vilket kan påverka Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira. Inom trafikens förvaltningsområde handlar det om att utvidga behörigheten för den trafikmedicinska enheten vid Trafiksäkerhetsverket från liknande uppgifter inom luftfarten och järnvägstrafiken till att omfatta också sjöfarten. Trafiksäkerhetsverket har redan nu en roll i hälsofrågor som gäller fartygspersonal. Verket beviljar de behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis som fartygspersonalen behöver för att visa sin yrkeskompetens, och vid beviljandet måste man också beakta att hälsokraven uppfylls. Trafiksäkerhetsverket beviljar dessutom redan nu hälsorelaterade undantagslov inom ramarna för sin behörighet.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

4.1.1 Konsekvenser för hushållen

De konsekvenser det förslag som nu granskas har för hushållen är indirekta följder som de förändrade kostnaderna inom transportsektorn medför för priserna på transporttjänster. De konsekvenser som digitaliseringen medför för hushållen bör betraktas som positiva. Tjänsterna är tillgängligare och lättare att bedöma, vilket ger hushållen bättre valmöjligheter. Bättre möjligheter att utnyttja transportsystemet effektiviserar användningen av transportsystemet och medför positiva samhälleliga konsekvenser, vilket i sin tur återspeglas i form av positiva konsekvenser för hushållen.

4.1.1.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för hushållen

Såsom det konstaterades redan under beredningen av regeringens proposition med förslag till första fasen av lagen om transportservice (161/2016 rd), är syftet med lagen att möjliggöra nya slags transport- och mobilitetstjänster. Om det syftet förverkligas, har det mycket stor betydelse för hushållen. Det beror i synnerhet på att transporter är en betydande utgiftspost för hushållen. Enligt Statistikcentralens nyaste undersökning av hushållens konsumtion använde de finländska hushållen 19 miljarder euro till transporter 2012, vilket är 17

% av hushållens konsumtionsutgifter. Under hela 27-årsperioden 1985–2012 har transporternas och livsmedlens andel varit de största konsumtionsposterna efter boendet. Utgifterna för transporter har ökat snabbare än för livsmedel.

Av hushållens transportutgifter bildar anskaffning och användning av egen bild den absolut största delen. I Finland var kostnaderna för att äga och använda personbilar 15,1 miljarder euro 2012. Enligt Statistikcentralens statistik över hushållens konsumtion användes 3,89 miljarder euro till andra transporter. Av det användes t.ex. 0,66 miljarder euro till bussresor, 0,17 miljarder till taxiresor och 0,39 miljarder till tågresor. Den egna bilen används dock endast fem procent av tiden, 95 % av tiden står den oanvänd. Det uppskattas att nya mobilitetstjänster kommer att minska behovet att använda egen bil, i synnerhet i de största städerna. För dem som bor på landsbygden torde den egna bilen behålla sin ställning länge, men de nya möjligheterna kan på längre sikt minska enskilda hushålls behov att äga flera personbilar. Ur hushållens perspektiv innebär alla åtgärder som minskar behovet att skaffa egen bil en möjlighet till inbesparingar.

I fråga om trafikregisterreformen är det viktigaste för kunden att möjligheterna att utnyttja information för olika ändamål förbättras. Konsekvenserna är i huvudsak indirekta. Ändringen innebär att servicen blir smidigare för enskilda kunder och att behovet av få ärenden uträttade minskar. Kostnaderna för att få ärenden uträttade kan indirekt sjunka när man till exempel inte behöver sända fotografier eller andra handlingar separat för flera olika ändamål. Hur mycket kunden sparar varierar beroende på vilken handling som krävs och vilka tjänster kunden behöver. Utifrån det nuvarande antalet förarcertifikat kan det t.ex. uppskattas att minst 20 000 personer har certifikat för flera olika transportslag (källa: Trafiksäkerhetsverket). Om en kund sparade exempelvis 20–50 euro tack vare möjligheten att utnyttja till exempel ett passfoto eller en annan handling för flera olika ändamål, skulle den totala inbesparingen bli sammanlagt 400 000–1 000 000 euro för kunder. Vinstens storlek är i viss mån riktgivande. För bedömningen finns inte tillgång till exakt information om antalet kunder som uträttar ärenden vid Trafiksäkerhetsverket i olika egenskaper så att handlingar som tidigare lämnats in ännu gäller eller är förenliga med de krav som ställs för olika användningsändamål. I detta exempel uppstår kostnader för företag, såsom fotografiateljéer, kostnader på grund av minskad affärsverksamhet då handlingar utnyttjas för flera syften. I detta skede är det dock svårt att allokera sådana konsekvenser noggrant, då det inte ännu är känt vilka olika handlingar som kan utnyttjas och i hur stor omfattning.

Enligt lagförslaget ska det vara möjligt att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret i stor omfattning för trafikrelaterade ändamål. Det stöder utvecklandet av marknaderna för mobilitetstjänster. Utlämnande av uppgifter för ändamål som anknyter till trafik och transport gör det möjligt att utveckla nya applikationer och tjänster för konsumenter och stöder därmed uppkomsten av nya sätt att förflytta sig och en elektronisk servicekultur. Fördelen för konsumenten är att informationen är uppdaterad och därmed går det snabbare att uträtta ärenden och konsumenten får en bättre serviceupplevelse när han eller hon köper exempelvis underhålls- och reservdelstjänster. Förändringen förutspås påverka prissättningen av den producerade applikationen eller tjänsten för slutanvändaren: när utbudet utvidgas och konkurrensen ökar sänks tjänsternas konsumentpriser. Vilka fördelar kunden får påverkas i hög grad av karaktären och graden av ibruktagande hos de tjänster som utvecklas, och därför är det svårt att uppskatta hur stora kostnads- och tidsbesparingar tjänsterna kommer att medföra. I Helsingforsregionens kollektivtrafik kostar en månadsbiljett för närvarande ca 50–100 € beroende på zon. Det kan utnyttjas som gränsvärde för när mobilitetstjänsterna börjar ge ett så stort mervärde att de är attraktiva för brukarna. Om den som utnyttjar en mobilitetstjänst sparar en månadsbiljett trots att han eller hon via tjänsten utnyttjar samma kollektivtrafikmedel, är tjänsten säkert intressant. Det är mest sannolikt att användningen av mobilitetstjänster kommer igång i städerna, där förutsättningarna att kombinera tjänster är bäst. Sannolikt blir det först vanligare att utnyttja tjänsterna mycket bland dem som utnyttjar kollektivtrafiken mycket och endast behöver personbil sporadiskt. Utifrån en undersökning om trafikantgrupper (Trafikantgrupperna i det nationella personreseundersökningsmaterialet, Kommunikationsministeriets publikationer 43/2007) kan det bedömas att ca 20–40 % av befolkningen är sådana personer som är potentiellt intresserade av mobilitetstjänster och som utnyttjar olika färdmedel mångsidigt. Sannolikt har andelen åtminstone inte minskat på tio år med beaktande av bl.a. den höjda servicenivån i kollektivtrafiken och cykeltrafiken. 20–40 % av befolkningen i de tio största städerna i Finland innebär ca. 435 000–870 000 personer. Det kan alltså uppskattas att den årliga inbesparingen i kostnader och tid ligger på nivån 22–87 miljoner euro.

Dessutom innebär den utveckling av myndigheternas service som lagförslaget möjliggör och i synnerhet genomförandet av konceptet för mina data på lång sikt en nytta på ca fem miljoner euro i form av inbesparade kundavgifter. Om man uppskattar att nyttan realiseras successivt under en tioårs period, är den ca 16–24 miljoner euro (diskonteringsränta 3,5 %). Trots att t.ex. 5 % kan anses vara en bra grundräntenivå, har som diskonteringsränta i denna proposition i enlighet med Trafikverkets anvisningar använts 3,5 %, vilket bättre antas motsvara den reella räntan på riskfria placeringar (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013, Trafikverkets anvisningar 1/2015).

Uppföljningen av antalet mobilitetstjänster samt av prissättningen och användningen av dessa inleds utifrån de förändringar som föreslagits i det första skedet av lagen om transportservice.

Tabell. Bedömning av hur stor nytta hushållen uppnår tack vare att uträttandet av ärenden blir smidigare och mobilitetstjänster utvecklas under en granskningsperiod på tio år (diskonteringsränta 5 %).

	Antal personer som gynnas	Nytta (milj. €)
Smidigare uträttande av ärenden (t.ex. användning av en handling flera gånger)	20 000	1 - 2
Mobilitetstjänster (under antagande att den fullständiga potentialen på 100 euro uppnås inom 5 år)	435 000 – 870 000	140 - 561

Den avdelning i propositionen som förenhetligar innehållet i trafik- och transportregistret får inga direkta konsekvenser för enskilda kunder eftersom den information de nuvarande registren innehåller i regel inte ändras och propositionen inte påverkar till exempel processerna för ansökan om tillstånd. Medborgarnas ansökningsavgifter och andra avgifter bibehålls på samma nivå som i nuläget.

4.1.1.2 Konsekvenser av förändringar med anknytning till luftfarten för hushållen

I fråga om luftfarten bedöms propositionen inte få några konsekvenser för hushållen.

4.1.1.3 Konsekvenser av förändringar med anknytning till sjöfarten för hushållen

Det föreslagna ibruktagandet av godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfart påverkar inte priserna för studerande som avlägger en utbildning på andra stadiet eller yrkeshögskoleexamen eftersom utbildningen är avgiftsfri i Finland. Fortbildningar och utbildningar för specialbehörigheter är däremot avgiftsbelagda även i nuläget. Kostnaderna för Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda bedömning och godkännande läggs sannolikt till kurspriserna. Höjningen bedöms dock vara ringa eftersom godkännandet gäller tills vidare och den avgift för godkännande som utbildningscentret betalar i fråga om enskilda kurser bedöms uppgå till högst 600 euro. Kostnaden fördelar sig på flera år för varje kurs, vilket minskar tilläggskostnaden för enskilda kursdeltagare.

Å andra sidan förbättrar säkerställandet av att utbildningsanordnarna och utbildningen inom sjöfart är förenliga med STCW-konventionen samt bedömningen av innehållet i utbildningen och ett mer enhetligt innehåll den studerandes rättsskydd. Ett mer enhetligt innehåll stöder möjligheten att byta från en utbildningsenhet till en annan.

Enligt statistiken över sjömän arbetade det under 2011–2015 i genomsnitt 9 500 sjöfarare i Finland per år. Förslagen om ändring av systemet med sjömansläkare bedöms i regel inte medföra konsekvenser för priserna på sjömansläkarkontroller för kunderna. Även i nuläget förekommer stora variationer i kundpriserna och privata aktörer prissätter sina tjänster självständigt.

Om kontrollen och tillsynen över sjömansläkarnas behörighet och verksamhet moderniserades skulle sjömansläkarnas tjänster hålla en jämnare kvalitet, upprätthållandet av kompetensen övervakas och kontaktuppgifterna vara uppdaterade. Det har positiva verkningar för fartygspersonalens rättsskydd.

Vad gäller sjömansläkarkontroller sker inga förändringar för fartygspersonal och därmed förväntas förändringen inte påverka det grundläggande mål som säkerställer säkerheten inom sjöfarten. Vad gäller personer som genomgår sjömansläkarkontroller innebär den vårdande läkarens anmälningsskyldighet att fartygsbesättningens funktionsförmåga säkerställs bättre än i nuläget. Å andra sidan kan detta för en del av fartygspersonalen leda till att de förlorar sin behörighet.

4.1.1.4 Konsekvenser för hushållen av förändringar med anknytning till landtrafiken

De ändringar som gäller vägtrafiken är så små att de inte har några märkbara konsekvenser för hushållen. Om det blir tillåtet att använda minibussar som personbil utan yrkeskompetens, kan det ha praktiska konsekvenser. I stora familjer har valet mellan spacevan och minibuss delvis kunnat påverkas av att endast personer som bor i samma hushåll som föraren enligt gällande lagstiftning får vara passagerare i en minibuss. Användning av minibussar som personbil så att andra släktingar, vänner eller bekanta tillfälligt kan vara passagerare har inte varit tillåtet. Genom den bestämmelse som bu föreslås, enligt vilken högst tre andra passagerare än personer som bor i samma hushåll som föraren är tillåtna, öppnas möjligheten att använda minibussar som personbil.

De ändringar som gäller järnvägstrafiken bedöms inte ha några konsekvenser för hushållen.

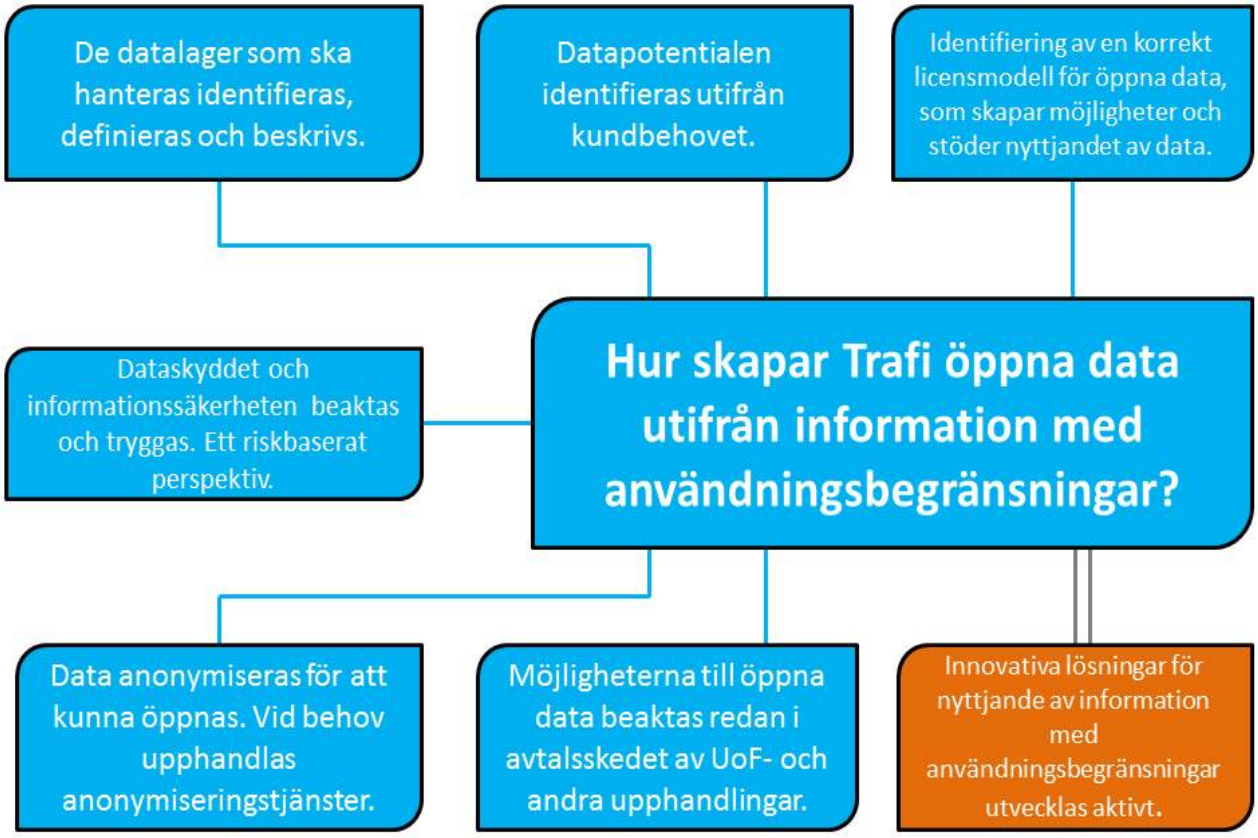
4.1.2 Konsekvenser för företag och verksamhetsutövare

4.1.2.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för företag och verksamhetsutövare

Att främja digitaliseringen är en av de strategiska tyngdpunkterna i statsminister Sipiläs regeringsprogram. Ett av regeringens mål är att det offentliga beslutsfattandet på ett innovativt sätt möjliggör och skapar en gynnsam miljö för digitala tjänster, för applikationer för industriella internet och för nya affärsmodeller. Det strävar man efter bl.a. i spetsprojekten Digitalisering av offentliga tjänster samt Skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. I det förstnämnda projektet är en åtgärd att medborgarnas rätt att övervaka och besluta om användningen av information som gäller dem själva stärks, samtidigt som en smidig överföring av information mellan myndigheterna säkerställs. I det senare projektet är en åtgärd att ibruktagandet av ny teknik, digitalisering och nya affärskoncept främjas genom lagstiftningsåtgärder samt att förutsättningar för nya affärsverksamhetsidéer skapas genom öppna data och bättre utnyttjande av datalager. (Regeringens publikationsserie 11/2015: Strategiskt program för statsminister Juha Sipiläs regering, s. 26 - 27.)

Som en del av spetsprojektet Skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet fattade statsrådet den 19 maj 2016 ett principbeslut om nyttjandet av data inom affärsverksamhet. Enligt principbeslutet ska bl.a.

En politik för öppna data är inte i sig något nytt i Finland, utan har redan länge målmedvetet främjats både inom hela den offentliga förvaltningen under statsrådets ledning och inom transport- och kommunikationssektorn. Kommunikationsministeriet tillsatte t.ex. 2012 en arbetsgrupp med uppgift att föreslå och genomföra de åtgärder som behövs för att främja vidareanvändningen av information om trafik och kommunikation (Rapport från arbetsgruppen för öppna data inom trafik och kommunikation. Kommunikationsministeriets publikationer 10/2013). Nu har den fasen uppnåtts då strävan i stället för att endast öppna data är att stöda nyttjandet av data. Förslaget syftar till att främja alla dessa mål i principbeslutet och regeringsprogrammet: också sådant material som tidigare har innehållit personuppgifter publiceras i anonymiserad form, metoderna för att ge ut uppgifter moderniseras genom att utnyttja gränssnitt samt hanteringen av egna data stärks.



Bildkälla: Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 40/2017: Användningen och effektivitet av öppna data, s. 61.

I januari 2017 färdigställdes en utredning om öppnande av data inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och utnyttjande av det i affärsverksamhet och beslutsfattande (Kommunikationsministeriets publikationer 1/2017). Enligt utredningen har öppnandet av offentlig data framskridit bra i förvaltningsområdet, och största delen av det relevanta materialet öppnades i förvaltningsområdet före utgången av 2016. Utmanande är däremot bl.a. sådana data som innehåller personuppgifter och affärshemligheter utmanande, och som förekommer i synnerhet hos Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket. I utredningen rekommenderas det därför att öppnandet av data snabbas upp till den del det inte ännu har skett och att tyngdpunkten inom förvaltningsområdet flyttas till att främja nyttjandet av data i tjänster och affärsverksamhet (Kommunikationsministeriets publikationer 1/2017: Öppnande av data inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och utnyttjande av det i affärsverksamhet och beslutsfattande, s. 25–26). Å ena sidan görs det genom att arbetssätten utvecklas (marknadsföring, gemensam och uppdaterad datakatalog samt samarbete mellan utvecklare), å andra sidan behövs sådan lagstiftning som i detta lagförslag, som både förpliktar att öppna data och tryggar en tillräcklig nivå på personuppgifter.

Inom EU:s och OECD:s krets har hindren för nyttjandet av öppna data kartlagts. Hindren har klassificerats som politiska (avsaknaden av politisk vilja eller kännedom om nyttan, svårigheten att driva igenom stora reformer, brist på långsiktighet), juridiska (avsaknad av lagstiftning, val och reglering av licenser, skyddet för personuppgifter och integritet, immateriella rättigheter), tekniska (datas kvalitet och struktur, avsaknaden av standarder, befintliga metadata), finansiella (förlust av intäkter vid övergång till avgiftsfrihet, personalresurser, teknologianskaffningar) och andra hinder. Sådana andra hinder är bl.a. bristen på medvetenhet såväl om existensen av öppna data som om dess nytta, en begränsad mängd öppna data, brist på samarbete mellan olika aktörer inom offentliga sektorn samt bristen på ekosystem. (Europeiska kommissionen 2016: Open Da-

ta Maturity in Europe 2016 och Ubaldi 2013: Open Government Data: Towards Empirical Analysis of Open Government Data Initiatives, OECD Working Papers on Public Governance, No. 22).

De hindren påverkar möjligheten att främja nyttjandet av öppna data. En politik för öppna data har redan länge funnits på den politiska agendan i Finland. Hur nyttjandet av data ska främjas har också beaktats i verksamhetsplaner och budgeter för aktörer inom förvaltningsområdet. Syftet med förslaget är framför allt att främja öppnandet av sådant material som ursprungligen har innehållit personuppgifter så att skyddet för personuppgifter iakttas. Vidare strävar man efter att modernisera sätten att ge ut data genom att i högre grad än tidigare utnyttja gränssnitt. Det gör det lättare att få uppgifter och utnyttja dem vidare.

Öppna data får positiva konsekvenser åtminstone på fyra sätt: nya produkter och tjänster skapas, nya företag uppstår, företagens omsättning växer och produktiviteten ökar (Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 40/2017: Användningen och effektivitet av öppna data, s. 19).

Det är svårt att på förhand exakt bedöma hur öppna data kommer att påverka innovationsverksamheten (påverkanskanal 1): konsekvenserna beror på de informationsmaterial som finns tillgängliga, hur enkelt det är att få tillgång till dessa samt företagens vilja och förmåga att innovera. Befintlig forsknings- och statistikinformation tyder dock på att öppna data är av stor betydelse för ekonomin och innovationsverksamheten. Utifrån svaren som gavs i den utredning statsrådet lät göra ser det ut som att i synnerhet företagens andel i nyttjandet av öppna data har ökat mellan 2008 och 2015, åtminstone i fråga om vissa slags data. Å andra sidan påverkas helhetsbilden av att brukarna inte alltid identifieras. (Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 40/2017: Användningen och effektivitet av öppna data, s. 16 - 17).

I en undersökning som genomförts av Europeiska kommissionen bedöms att marknadsvärdet på öppna data kommer att vara 75,7 miljarder euro 2020. Det är en ökning med 36,9 % från 2015. Det indirekta marknadsvärdet på öppna data uppskattas till 265–286 miljarder euro 2020. Marknadernas omfattning varierar dock mellan olika länder och sektorer. De landspecifika utvecklingslinjerna undersöktes inte, men mätt i värde är trafik och transport samt handeln de största sektorerna. Dessa sektorer kommer att ha den tredje största marknaden 2020 och dess andel uppskattas till 9,955 miljarder euro. (Europeiska kommissionen 2015: Creating Value through Open Data, s. 9–11). Även i en aningen äldre undersökning som genomförts av konsultbyrån McKinsey&Company bedöms att ett optimalt utnyttjande av trafikinformation på global nivå genom att förbättra investeringarna i och kontrollen över kommunikationsmedlen skulle medföra en årlig nytta på 230–370 miljarder dollar (McKinsey & Company 2013: Open Data: Unlocking Innovation and Performance with Liquid Information, s. 32.)

Även om multinationella undersökningar och prognoser ger riktlinjer för utvecklingen kan man inte dra några direkta slutsatser om den nationella situationen av dem. Konsekvenserna av öppna data har emellertid undersökts även i Finland. Utnyttjandet av öppna data i innovationsverksamhet som gäller produkter varierar med företagens storlek. Betydelsen av att utnyttja massdata och öppna data för ett visst undersökt användningsändamål bedöms vara stor eller måttlig av 52,4 procent av de företag som sysselsätter minst 250 personer, av 38,7 procent av de företag som sysselsätter 50–249 personer och av 25,9 procent av de företag som sysselsätter 10–49 personer. Undersökningen omfattade inte företag som sysselsätter mindre än tio personer. (Statistikcentralen (2016): Innovationsverksamhet 2014, bilagetabell 20a.)

Enligt en undersökning som statsrådet låtit göra gör företag som utnyttjar öppna data i sin innovationsverksamhet proportionellt sett oftare produkt- eller tjänsteinnovationer som är nya för marknaden än andra företag. På basis av Statistikcentralens siffor konstateras i undersökningen att över hälften av de företag som utnyttjade öppna data i sin innovationsverksamhet gjort produktinnovationer under 2012–2014. Motsvarande andel var endast en dryg tredjedel bland de övriga företag som idkade innovationsverksamhet. (Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 40/2017: Användningen och effektivitet av öppna data, s. 24.)

Innovationsverksamheten är numera i en mer central ställning i nya företag (påverkanskanal 2). Av de företag som startade 2015 bedriver 34 % eller har bedrivit innovationsverksamhet, medan andelen tio år tidigare var 10 %. Av dem som startade 2015 meddelade 47 % att de introducerat eller under de närmaste tre åren kommer att introducera på marknaden sådana produkter eller tjänster som är nya eller väsentligt förbättrade ur ett marknadsperspektiv. Motsvarande andel tio år tidigare var 36 %. (Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 30/2016: Startup-yritysten kasvun ajurit ja pullonkaulat, s. 30).

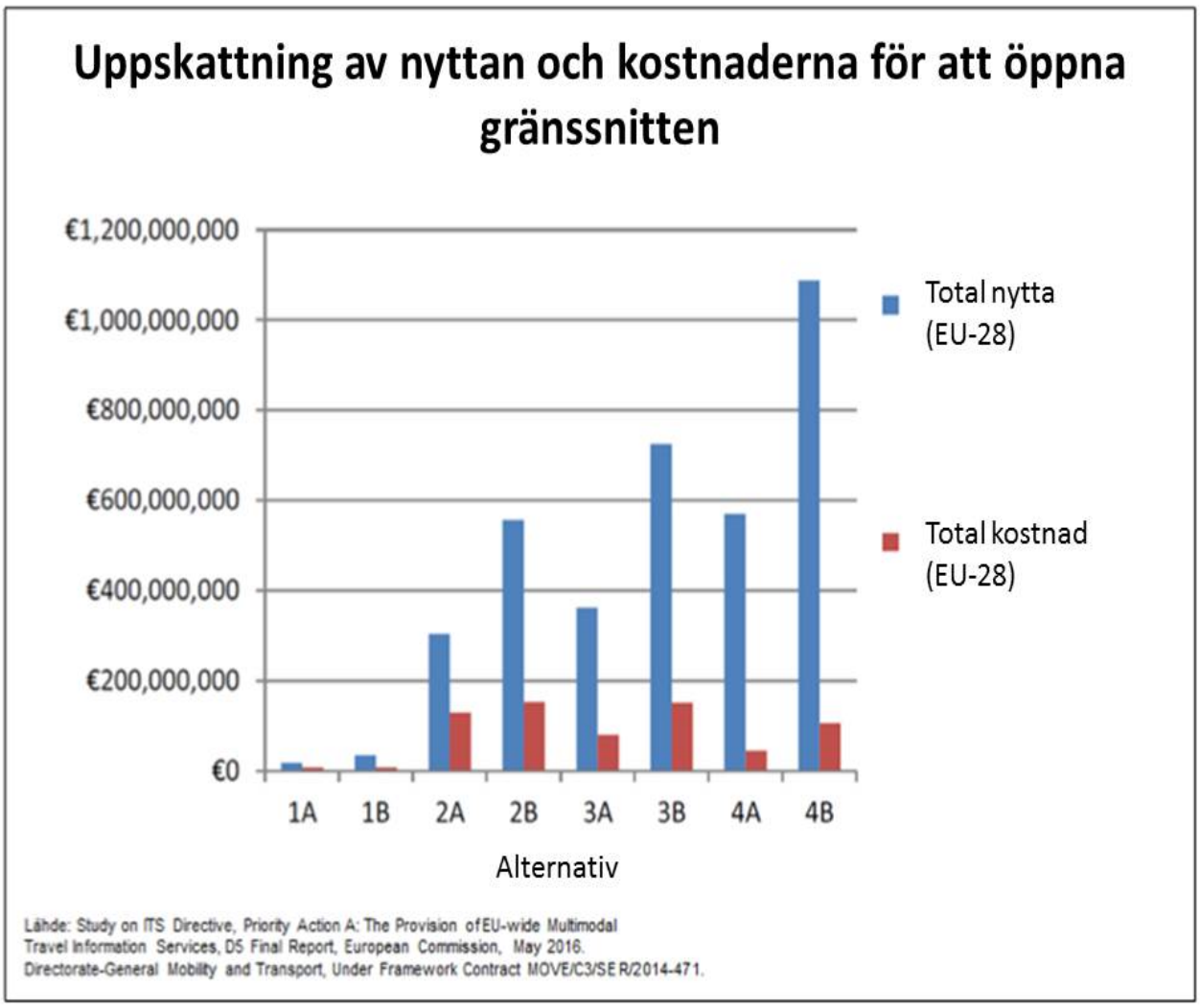
De estimeringsresultat som utarbetats utifrån en företagsenkät som ETLA genomförde 2011 och bokslutsuppgifter från 2010–2014 tyder på att företag som använt offentlig information eller data överlag i utvecklandet av nya produkter eller tjänster inte har vuxit snabbare än andra företag vad gäller omsättning eller per-

sonalantal (påverkanskanalerna 3 och 4). Ett undantag till detta är dock företag som utnyttjar trafikinformation och geografisk information: den materialanalys som gjordes i undersökningen tyder på att trafikinformationen har en positiv och statistiskt betydelsefull koppling till den ökade omsättningen (en tillväxt på 6,6 procent). Det bör beaktas att det redan har gått några år sedan ETLA:s undersökning, så utnyttjandet av information kan förbättrats även inom andra sektorer, men det finns ingen orsak att anta att informationens betydelse skulle ha minskat inom transportsektorn, snarare tvärtom. Även den avsevärda mängd uppgifter Trafiksäkerhetsverket lämnat ut tyder på att trafikinformationen har en stor betydelse. Eftersom digitaliseringen ger många möjligheter att utveckla verksamheten och skapa ny verksamhet inom transportsektorn kan ett bättre utnyttjande av trafikinformation utifrån det som nämnts ovan förväntas skapa tillväxt.

Såsom konstaterades under första fasen av beredningen, utgör transporttjänsterna en betydande marknad i Finland. Globalt är marknaden värd flera tusen miljarder euro. För det finländska näringslivet är distributionskanalerna för export och import viktiga. Kostnaderna för varutransporter är en betydande utgiftspost. För hela det finländska näringslivet är mångsidiga och kostnadseffektiva transporttjänster viktiga.

Tillväxtförväntningarna är betydande i transportservicesektorn som helhet. Tjänsternas del av hela transportmarknaden är fortfarande liten. Mobiliteten baserar sig fortfarande i stor utsträckning på självbetjäning och personbilismens andel av persontransporterna är 84 procent. Den outnyttjade potentiella efterfrågan på servicemarknaden är därför stor. Genom nya tjänster nås nya kunder. Genom tjänster som bättre svarar mot kundernas behov är det också möjligt att skapa helt ny efterfrågan och därmed får marknaden att växa. I och med ny service kan det förväntas att konsumtionen flyttas från användning av egen bil till transportservice. Utöver den potential som framgår av fördelningen av transporter mellan olika färdmedel finns en dold efterfrågan, dvs. mobilitetsbehov som det nuvarande serviceutbudet inte alls svarar mot. Tillväxt kan också väntas i utveckling och export av affärsverksamhet som uppstår kring digital transportservice och databehandling, i vilka Finland har ett starkt kunnande. Under 2000-talet har det redan uppstått över 220 000 servicearbetsplatser, tillväxtföretagen finns inom servicebranscherna och den internationella servicemarknaden växer med 10 % per år.

Transportservice och applikationer som baserar sig på digital information bedöms globalt vara en av de mest intressanta marknaderna under det kommande decenniet. Skyldigheten att ge tillträde till gränssnitt möjliggör att nya aktörer, affärsmodeller och tjänster uppstår. Traditionella transporttjänster kan också i fortsättningen kombineras med många slags tilläggstjänster, vilket både ökar konkurrensen och affärsmöjligheterna. Syftet med att öppna gränssnitten är att försnabba förändringen på transportmarknaden, och det får därför positiva konsekvenser för marknaden som helhet.



För företagen uppstår kostnader för att öppna gränssnitten. Såsom konstaterades i första skedet av lagen om transportservice, kan kostnaderna variera mycket kraftigt t.ex. beroende på vilka datasystem som används och på aktörernas beredskap att utnyttja digitala verktyg. Flera stora aktörer har redan öppnat sina informationsgränssnitt eller förberett detta, och för dem antas den föreslagna ändringen inte orsaka några betydande kostnader. För andra aktörer kan det bli lättare att uppfylla skyldigheten om man öppnar gränssnitten genom att omfattas av samarbetet med någon leverantör av förmedlingstjänster, och dessutom finns det möjlighet för små aktörer att avvika från kravet. Det är också viktigt att notera att den föreslagna bestämmelsen om tillgång på någon annans vägnar inte i sig förutsätter att tjänsterna digitaliseras, utan att den endast förutsätter att gränssnitt öppnas eller tillträde till ett befintligt system bereds på något annat sätt. Det har uppskattats att den tekniska åtgärden att öppna gränssnitten inte orsakar några betydande kostnader (10 000–50 000 €), utan avtalshanteringen ses som en större kostnadspost. Att öppna gränssnitten är också en fråga om tidtabell för trafikoperatörerna, men dess betydelse kan minskas genom en tillräcklig övergångsperiod. Både ur företagens perspektiv och mer allmänt är det viktigt att man i avtalsarrangemangen så snart som möjligt uppnår gemensamma modeller som är skalbara. I Kommunikationsverkets pågående Lippu-projekt är syftet att utveckla sådana.

Dock bör det noteras att nyttan av att trafikdata görs tillgängliga i realtid uppskattas vara upp till 3,5 gånger kostnaderna.

I ovanstående diagram beskrivs kostnaderna och nyttan av att öppna data om multimodala resedatatjänster inom EU. Kalkylerna baserar sig på de alternativ kommissionen utvärderat i beredningen av ITS-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag). Kommissionen har bedömt kostnaderna för fyra åtgärdsalternativ. (Källa: Study on ITS Directive, Priority Action A: The Provision of EU-wide Multimodal Travel Information Services D2.2 Report on Stakeholder Consultation). Alternativ 1–4 beskriver olika åtgärdsalternativ för att öppna datagränssnitt. Underalternativen A co B beskriver den geogra-

fiska täckningen av öppna data så att alternativ A beskriver ett omfattande TEN-T-nät (comprehensive TEN-T network) och underalternativ B transportservicedata för EU-området (transport network).

I alla skeden förutsätter öppna data att medlemsstaterna grundar nationella kontaktpunkter (national access point, NAP). I alternativ 1 (miniminivån, "minimal intervention") berör skyldigheten att öppna gränssnitt statisk resedata. Kravet är att data ska vara tillgänglig i maskinläsbar form vid NAP. I alternativ 2 (data i fokus, "data focus") berör skyldigheten att öppna gränssnitt både statisk och dynamisk resedata. För sådan information som är tillgänglig via det nationella gränssnittet har mer exakta formkrav ställts upp än i första fasen, så att statisk data ska vara i NeTEx- och IFOPT-format och dynamisk data i SIRI-format med vissa undantag. I alternativ 3 (datalänkningstjänster i fokus, "linking services focused") berör skadligheten att öppna gränssnitt både statisk och dynamisk data. Kravet är att datan ska vara tillgänglig i maskinläsbar form vid nationella kontakpunkten I alternativ 4 (holistiskt perspektiv, "comprehensive approach") gäller samma krav för datagränssnitt och informationen i dem som i alternativ 2. Dock är det endast obligatoriskt att öppna statisk data.

I alternativ 1 och 2 förutsätts det inte att gränssnittet ska innehålla tjänster för överföring eller länkning av data (linking services), men det rekommenderas att den öppna CEN API-standarden utnyttjas för dem. I alternativ 3 är CEN OPEN API-standarderna obligatoriska för alla datatjänster. I alternativ 4 rekommenderas CEN OPEN API-standarderna, men skyldigheten att använda dem bedöms utifrån behovet.

Den nytta som uppnås bedöms i varje skede vara större om det geografiska tillämpningsområdet är så stor som möjligt. Multimodal resedata och öppnandet av den bedöms medföra den största ekonomiska nyttan om perspektivet på öppnandet av data är holistiskt och data kan länkas i så stor utsträckning som möjligt.

Tillgång på någon annans vägnar är ett möjliggörande element och en katalysator för trafikens utveckling mot tjänster och serviceverksamhet (Mobility as a Service, MaaS). Analysen av nyttan och konsekvenserna av tillgång på någon annans vägnar är i betydande grad länkad till helhetsutvecklingen mot MaaS. Olika slags trender kan iakttas, som också innebär sinsemellan motstridiga möjliga konsekvenser bl.a. i fråga om kundens serviceupplevelse, styrkeförhållandena mellan olika aktörer, vinster, kostnader eller t.o.m. utnyttjandet av kundförhållanden och samtidigt kunduppgifter jämte därtill hörande integritets- och affärsaspekter.

Tillgång på någon annans vägnar kan medföra kostnader för trafikoperatörerna (t.ex. en partirabatt på 5 % i taxitrafiken innebär en kostnad på över tre miljoner euro om 10 % av resorna beställs genom tillgång på någon annans vägnar). Å andra sidan beviljar de stora trafikoperatörerna inte partirabatter frivilligt. En tjänsteoperatör som har tillgång på någon annans vägnar kan ka möjlighet att debitera en trafikoperatör för skötseln av sitt elektroniska kundgränssnitt (t.ex. 1–2 % av försäljningen). Å andra sidan kan en stark trafikoperatör debitera en tjänsteoperatör för användningen av sina gränssnitt.

I framtidens digitala servicemodeller är det lättare att koppla också små och lokala trafikoperatörers tjänster till resekedjor vilket ökar deras affärsmöjligheter, och då kan det alltså uppstå nya aktörer på det fältet. Då resenärerna genom styrning från en leverantör av kombinationstjänster kan övergå till en annan reseform, kan marknadsandelarna förskjutas mellan trafikoperatörerna. På längre sikt kan trafikoperatörernas omsättning också öka i och med nya kundsegment, dvs. då nya kunder börja utnyttja tjänsterna.

De flesta trafikoperatörer har inga elektroniska servicesystem som baseras på kunddata och stöder ett gränssnittstänkande. Behovet av eget utvecklingsarbete minskar i och med kombinationstjänsteleverantörernas kundsystem. Kapacitet kan överföras från trafikoperatörernas försäljningsgränssnitt till andra uppgifter, då tjänster flyttar till en kombinationstjänsteleverantör. För trafikoperatören uppstår nytt tryck att utveckla den egna kundhanteringen och servicen, om den vill behålla sin konkurrensställning i förhållande till tjänsteoperatören i kundgränssnittet. Å andra sidan är det inte heller framöver ekonomiskt för trafikoperatörerna att behandla sina kunder som individer, utan som grupper (t.ex. minderåriga, seniorer, invånare i den egna kommunen). Samtidigt kan trafikoperatören bli blind för sina kunders behov, vilket kan påverka planeringen av trafikoperatörens transporttjänster, rutter och kapacitet.

Såväl i Finland som internationellt är kombinationstjänsteleverantörernas verksamhet ännu småskalig. Tjänsteoperatörer som verkar inom branschen i Finland är bl.a. MaaS Global Oy (Whim-palvelu), Drive Now Oy, Tuup Oy, Shareit Blox Car Oy, AutoLevi Oy och City Car Club Oy. Också de stora trafikoperatörer som verkar i Finland håller på att utveckla egna reseförmedlings- och kombinationstjänstlösningar.

Förslagen om tillgång på någon annans vägnar påverkar marknaden för kombinationstjänster bl.a. så att utbudet av kombinationstjänster inte monopoliseras hos stora aktörer, utan flera slags aktörer kommer in på marknaden. Förmedlings- och kombinationstjänsternas roll antas växa och bli mer mångsidig och också ge

upphov till ny affärsverksamhet, och tillgång på någon annans vägnar i kombination med kunddata ger förmedlande tjänsteoperatörer en likvärdig möjlighet att sälja biljetter.

I och med digitaliseringen utvecklar trafikoperatörerna egna digitala rese-(biljett-)produkter och kunddatabaser, som stöder deras verksamhet som tjänsteoperatörer. Det gör det möjligt också för leverantörer av mobilitetstjänster att erbjuda nya slags resekedjor.

Det blir svårare att bedöma konsekvenserna av den föreslagna bestämmelsen om tillgång på någon annans vägnar då bestämmelserna i första fasen av lagen om transportservice träder i kraft först den 1 januari 2018, och tills vidare finns det alltså inga praktiska erfarenheter av deras konsekvenser. Dock ser det ut som att den utveckling av MaaS-tjänster som sker annanstans i världen förutsätter att helheten förs framåt om Finland vill behålla sin framskjutna position inom denna sektor. Öppnandet av gränssnitten för biljett- och betalningssystem i första fasen av lagen om transportservice är endast en del av helheten, och de förslag som nu framförs kompletterar helheten för att det ska bli möjligt att förena alla trafikslag och transporttjänster samt månads- och seriebiljetter i en gemensam tjänst. Ändringen antas främja målet att i Finland skapa sådana tjänster som kan utnyttjas som globala exportprodukter. De nya tjänsterna kan utgöra internationella exempel på hur man bygger interoperabilitet.

Förslagen gällande trafik- och transportregistret påverkar Trafiksäkerhetsverkets nuvarande avtalspartner (cirka 70 företag) och nya samarbetspartner. I synnerhet de förbättrade möjligheterna att lämna ut registeruppgifter för ändamål som anknyter till trafik och transport påverkar små och medelstora företag samt företag som inleder sin verksamhet, för vilka användningen av information möjliggör ny affärsverksamhet. För stora företag kan nyttan inte anses vara lika betydande med beaktande av att deras kostnader för administration och informationsförsörjning också tidigare har varit mindre till följd av företagets storlek och skalfördelen till följd av datamängderna. Stora företag kan också utveckla ny affärsverksamhet i och med bättre tillgång till data. Företag som utnyttjar informationen i trafik- och transportregistret är verksamma inom bland annat lagstadgade uppgifter (till exempel besiktningsföretag, försäkringsbolag), direkt marknadsföring (till exempel Posti, Fonecta) och tjänsteproduktion (till exempel applikationer för fordonsinformation, mobilitetstjänster).

Den avdelning i propositionen om ett trafik- och transportregister som förenhetligar innehållet i registren påverkar inte direkt kostnaderna för Trafiksäkerhetsverkets utlämnande av information till kundföretag. Propositionen ökar inte företagens skatter, avgifter eller mängd administrativt arbete. En eventuell uppluckring av tillståndsförfarandet kan minska de administrativa kostnaderna. En indirekt konsekvens som stöder automatiseringen av utlämnandet av information är harmoniseringen av regleringen av olika register, som kan sänka de avgifter som tas ut av företagskunder. Automatiseringen av utlämnandet av information gör det möjligt att svara på fler begäran om information än tidigare, vilket i sin tur ger företag bättre möjligheter att utnyttja informationen och utveckla tjänsterna.

Möjligheten att lämna ut information för ändamål som anknyter till trafik och transport i kombination med att innehållet i trafik- och transportregistret preciseras och standardiseras, vilket gör att registret blir tydligare och lättare att använda för kunden. Utlämnandet av information för ändamål som anknyter till trafik och transport kräver inga betydande administrativa kostnader av företag, vilket stöder små aktörers möjlighet att få information. På det här sättet främjar man en ökad konkurrens och förbättrar verksamheten på marknaderna för trafik och transport. Utbudet av applikationer och tjänster ökar och prissättningen fastställs bättre enligt den nytta tjänsterna medför för konsumenterna. Omfattande utlämnande till ändamål som anknyter till trafik och transport ger därmed upphov till ny verksamhet för utveckling av tjänster och applikationer. Kostnaderna för investering i forsknings- och utvecklingsverksamhet minskar tack vare synergifördelar vad gäller tillgången till information om trafiktillstånd, trafikmedel och aktörer.

Utnyttjandet av information och fördelarna med tjänsteutveckling förväntas i synnerhet inom sektorn för utveckling av applikationer och tjänster öka små och medelstora företags möjligheter att skapa ny affärsverksamhet med anknytning till trafik och transport, trafiksäkerhet, transport av trafikmedel och reducering av de miljöolägenheter som trafiken medför. Små företag har beredskap att snabbt utveckla nya produkter och tjänster som grundar sig på offentlig information i takt med att informationen allt effektivare kan göras tillgänglig för företagen. Enligt en undersökning skulle finländska företags omsättning sannolikt öka med 15 procent enbart genom att man offentliggör offentligt material enligt principen om öppna data (Pertti Kiuru, Jaana Mäkelä & Petteri Huvio (2012): Avoimen julkisen tiedon hyödyntämisen potentiaalista suomalaisissa yrityksissä. Aalto-universitetet, 2012). Motsvarande resultat gällande storleksklassen: Heli Koski, Mika Pajarinen (2017): Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus. Statsrådets kansli, utkast 1.3.2017). Undersökningar har visat att nya arbetsplatser lättare skapas i just små företag (Eija-Leena Koponen, Heikki Räisänen (2013): Minne ja miten uudet työpaikat syntyvät? ANM:s analyser 51/2013).

Trafiksäkerhetsverkets nuvarande kundföretag vad gäller utlämnande av information (cirka 70 till antalet), kundföretagens kalkylerade omsättning (70–100 miljoner euro) och antal sysselsatta (cirka 330 personer) har i huvudsak uppstått på basis av utnyttjande av information om ett transportslag (vägtrafik). Det kan uppskattas att man genom att effektivisera användningen av information om vägtrafiken och göra det möjligt att utnyttja information om de tre övriga transportslagen (spårtrafik, sjöfart, luftfart) som en helhet skulle tre- eller fyrdubbla affärsverksamhetens omfattning. Detta innebär att den kalkylerade omsättningen skulle öka med eventuellt på lång sikt cirka 300–400 miljoner euro och sysselsätta cirka 1 200 personer om marknaden för trafik och transport skulle bibehålla sin nuvarande struktur. Tillväxten inom affärsverksamheten bedöms ske inom några år, och därefter blir effekten bestående.

Hur stor tillväxten vad gäller mobilitetstjänster blir påverkas av flera faktorer som är svåra att förutse, till exempel i vilken omfattning tjänsterna tas i bruk och hur övriga datalager som öppnas påverkar företagens möjligheter att utveckla sina tjänster. I synnerhet försök och innovationer som anknyter till samkörning av information och behandling av personuppgifter, till exempel Mina data, kommer att ge upphov till ny affärsverksamhet, som i sin tur ger bättre förutsättningar för tillväxt. World Economic Forum har bedömt att den sammanlagda nyttan av mobilitetstjänsterna för företagen i ett land i storlek med Danmark under en tidsperiod på tio år (2016–2025) uppgår till cirka 1,6 miljarder dollar, det vill säga 160 miljoner dollar per år (World Economic Forum [2017]: sammanfattningsrapporten Digital Transformation Initiative. World Economic Forum, januari 2017).

De applikationer och tjänster som produceras av företag som utnyttjar Trafiksäkerhetsverkets datalager förväntas sporra olika företag att öppna de datalager de förfogar över. I det första skedet av lagen om transportservice har krävts att information om persontransporter offentliggörs genom öppna gränssnitt. Detta ger upphov till nätverk mellan företag, i vilka möjligheterna att utnyttja information i sin tur främjar produktionen av mobilitetstjänster, innovationer och digitalisering. Propositionen påverkar genom utvecklingen av mobilitetstjänster också företagens nationella och internationella konkurrenskraft.

Hushållens beteende och den ökande användningen av mobilitetstjänster kan indirekt påverka utbudet av mobilitetstjänster och såtillvida medföra indirekta ekonomiska konsekvenser för bland annat operatörer av person- och godstrafik. Hur omfattande dessa konsekvenser blir och vilken riktning de tar påverkas i stor utsträckning av vilken karaktär de tjänster som uppstår har. Konsekvenserna av propositionen om ett trafik- och transportregister är också svåra att avskilja från de konsekvenser som mobilitetstjänsterna i sin helhet medför.

Vad gäller företag och offentliga samfund som antecknats i trafik- och transportregistret är konsekvenserna av propositionen av samma slag som de ekonomiska konsekvenserna för hushållen och de övriga samhälleliga konsekvenserna.

Tabell. Bedömning av hur stor nytta företagen uppnår tack vare att det går snabbare att uträtta ärenden och affärsverksamheten växer under en granskningsperiod på tio år (diskonteringsränta 3,5 %). Bedömningen är ganska måttfull i jämförelse med WEF:s värden.

	antal företag som gynnas	Nytta (milj. €)
Snabbare uträttande av ärenden (inbesparade dagsverken 1–2 à 800–1 100 €)	70–200	0,9 – 2,4

4.1.2.2 Konsekvenser för företagen av förändringar som berör luftfartsmarknaden

De förändringar som berör luftfarten är mycket ringa. Ur företagens synvinkel är uppluckringen av tillståndsförfarandet den viktigaste förändringen, men också dess betydelse kan anses mycket liten. Det kan bedömas bli enklare att komma in på marknaden när den nationella tillståndsprocessen lättas upp och andelen anmälningspliktig verksamhet ökas vad gäller bruksflyg och utbildning genom att man gör det möjligt att i stället för ett tillståndsförfarande ta i bruk ett anmälningsförfarande i fall där EU-lagstiftningen tillåter ett anmälningsförfarande i dylik verksamhet.

4.1.2.3 Konsekvenser för företagen av förändringar som berör sjöfarten

Konsekvenser för utbildningsanordnarna. I Finland tillhandahålls utbildning inom sjöfartsbranschen vid fyra läroanstalter på andra stadiet (grundexamen i sjöfart, fyra utbildningsprogram) och vid fyra yrkeshögskolor (sjökapten och ingenjör inom sjöfart). Av de läroanstalterna finns en läroanstalt på andra stadiet och en yrkeshögskola på Åland. Inom branschen finns också utbildning som leder till högre yrkeshögskoleexamen. Dessutom erbjuds fortbildning och säkerhetsutbildning. Fortbildning tillhandahålls förutom av yrkeshögskolor och yrkesläroanstalter även av två utbildningsorganisationer.

Den bedömning och det godkännande som föreslås genomförs av Trafiksäkerhetsverket och omfattar anordnare av utbildning och utbildning inom sjöfart är ny verksamhet som inte påverkar det tillstånd att ordna utbildning som undervisnings- och kulturministeriet beviljat läroanstalterna. Därmed ökar det nya förfarandet i viss mån utbildningsanordnarnas administrativa börda och medför kostnader. Godkännandet bedöms orsaka läroanstalter på andra stadiet och yrkeshögskolor kostnader på cirka 3 000–8 000 euro. För kurscenter kostar godkännandet av kurserna högst cirka 600 euro. Godkännandet gäller i regel tills vidare och det är därmed fråga om en engångskostnad. Även ändringar i utbildningen kräver godkännande. Kostnaderna för detta bedöms dock vara ringa eftersom bedömningen ofta delvis kan göras som pappersarbete och arbetsmängden oftast torde vara klart mindre än vid det första godkännandet.

Å andra sidan ger det faktum att utbildningen inom sjöfart har godkänts i enlighet med STCW-konventionen utbildningsanordnare möjlighet att exportera utbildning. Tack vare godkännandet kan utbildningsanordnare marknadsföra utbildning som leder till behörighetsbrev eller specialbehörigheter separat från den examensbaserade utbildningen i det finländska utbildningssystemet. Bedömningen och godkännandet av finländska utbildningsanordnares utbildningsenheter i utlandet ger också möjlighet att utvidga utbildningsverksamheten och tillhandahålla utbildning som är lönsam ur ett företagsekonomiskt perspektiv. En del läroanstalter exporterar redan nu utbildning. Å andra sidan kan utbildningscenter i närområdena, till exempel Estland, bli en konkurrensfaktor för finländska kurscenter och läroanstalter.

Konsekvenser för rederierna. Bedömningen och godkännandet av anordnare av utbildning inom sjöfart och av utbildning förbättrar vad gäller de delar som omfattas av STCW-konventionen utbildningens enhetlighet samt säkerställer dess kvalitet. Verksamheten medför emellertid inga direkta inbesparingar eller tilläggskostnader för rederierna.

Tack vare godkännandet av utländska utbildningsenheter och den utbildning de tillhandahåller kan rederierna utnyttja dessa enheter vid rekrytering och utbildning av arbetskraft. Personer som utexaminerats från dessa enheter får då ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som beviljats av Trafiksäkerhetsverket. Vissa rederier kan dra nytta av att använda utländska utbildningsenheter bland annat i form av inbesparingar vad gäller utbildning, inkvartering och resekostnader. Detta gäller främst stora rederier som behöver utbilda ett stort antal personer.

Möjligheten att ordna den lägsta nivån av grundläggande sjöfartsskyddsutbildning (STCW VI security awareness, 4 timmar) på passagerarfartyg i stället för vid egentliga läroanstalter underlättar rederiernas praktiska verksamhet och minskar den administrativa bördan. Enligt ifrågavarande lagförslag kan Trafiksäkerhetsverket godkänna denna utbildning som tillhandahålls ombord på rederiernas fartyg. Å andra sidan idkar tre stora passagerarfartygsrederier redan nu sådan utbildningsverksamhet på sina fartyg enligt ett undantagstillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljat med stöd av lagen om fartygspersonal. Trafiksäkerhetsverkets möjlighet att godkänna även utbildning som tillhandahålls ombord på fartyg kan i viss mån öka mängden småskalig utbildning som ges på fartyg, men det bedöms att möjligheten i praktiken främst berör stora passagerarfartygsrederier.

Utifrån det som nämnts ovan bedöms konsekvenserna av förslaget om godkännande av utbildningsanordnarna och utbildningen som helhet inte medföra några betydande konsekvenser för rederierna. Konsekvenserna berör främst större aktörer, inte hela branschen.

De förändringar av systemet med sjömansläkare som föreslås, till följd av vilka sjömansläkarnas behörighet och verksamheten inom systemet med sjömansläkare blir bättre samt sjömansläkarnas kontaktuppgifter bättre hålls uppdaterade, förbättrar såväl säkerheten inom sjöfarten som tillgången till lagstadgade tjänster. Detta bedöms i viss mån minska antalet störningssituationer och behovet av arrangemang med inhoppare på fartyg och underlättar därmed rederiernas personalplanering. De föreslagna förändringarna av systemet med sjömansläkare bedöms emellertid inte medföra några betydande företagskonsekvenser för rederierna.

Konsekvenser för personer som är verksamma som sjömansläkare. Det mest centrala målet med förändringarna av systemet med sjömansläkare är att förbättra systemets kvalitet och därigenom säkerheten inom sjöfarten. För personer som är verksamma som sjömansläkare medför förändringarna extra kostnader eftersom

godkännandet måste förnyas vart femte år. De extra kostnaderna är dock ringa eftersom godkännandet kostar cirka 100 euro vart femte år. Dessutom övervakar man noggrannare att läkarna upprätthåller sin kompetens. För att upprätthålla kunnandet förutsätts vanligen att fortbildning genomgås. Kostnaderna för fortbildning uppgår till cirka 1 000 euro på fem år för en enskild läkare. Å andra sidan omfattas sjömansläkare också i nuläget av en lagstadgad skyldighet till fortbildning, efter förändringarna kommer upprätthållandet av kompetensen endast att övervakas effektivare till följd av det godkännande som krävs efter en viss tid. Merkostnaden kan inte anses betydande för sådana läkare som utför undersökningar regelbundet, men den kan gallra bort sådana läkare som endast utför undersökningar sporadiskt.

Sjömansläkarnas administrativa kostnader bedöms inte ändra jämfört med nuläget eftersom det inte kommer att ske några betydande förändringar i praxisen för godkännande och upprätthållande av kompetens förutom att godkännandet måste förnyas efter en viss tid. För det första godkännandet krävs även i fortsättningen en två dagar lång utbildning och kompetensen bör upprätthållas. Inte heller kostnaderna för utbildning och godkännande bedöms ändra i betydande mån.

4.1.2.4 Konsekvenser av förändringar som berör spårtrafiken för företagen

Förslaget omfattar inga förändringar som berör spårtrafiken i städer. Däremot föreslås för spårtrafiken betydande förändringar vad gäller kontrollen av behörigheten hos personer som utför säkerhetskritiska uppgifter och förfarandena för bedömning. Dessa förändringar bedöms medföra positiva ekonomiska konsekvenser för järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och andra aktörer inom branschen i synnerhet tack vare att den administrativa bördan lättas upp. Dessutom ger förändringarna aktörerna bättre möjlighet än tidigare att utveckla sin egen verksamhet med beaktande av verksamhetens karaktär och omfattning. Därtill minskar slopandet av exempelvis det behörighetsbevis som krävs i lagen tydligt aktörernas tillståndskostnader.

Trafiksäkerhetsverket bedömde 2016 konsekvenserna av reformen av kompetensbestämmelserna inom järnvägssektorn. Enligt konsekvensbedömningen ökar reformen järnvägsoperatörernas ansvar för den egna säkerhetsstyrningen, i synnerhet på statens bannät. Trots att reformen i en förändringssituation kan leda till en temporär försämring av säkerhetsnivån, kan den på lång sikt leda till att säkerhetsnivån utvecklas positivt då aktörerna kan utforma sina behörighetskrav flexibelt så att de blir mer ändamålsenliga än tidigare.

Enligt konsekvensbedömningen kan ändringen leda till säkerhetsrisker bl.a. eftersom säkerhetsstyrningen ännu är ett relativt nytt begrepp för en del aktörer och i praktiken inte ännu alltid fungerar. Dessutom är järnvägssystemet en miljö med flera aktörer, där ett fungerande samarbete mellan olika parter är avgörande för att garantera en säker trafik, och därför kan eventuella skillnader i aktörernas kunnande medföra risker. En risk är också att aktörerna försöker pruta på säkerhetskraven för att förbättra sin ekonomiska konkurrenskraft.

Lagstiftningen förutsätter att aktörerna bedömer ändringars betydelse och risker samt utvecklar behövliga åtgärder för att hantera riskerna t.ex. vid utformningen av behörighetskraven för olika uppgifter. Enligt konsekvensbedömningen bör de kraven hindra att operatörerna ändrar behörighetskraven betydligt utan en grundlig riskbedömning, men i fortsättningen bör ändå större vikt fästas vid att utföra omfattande riskbedömningar. Trafiksäkerhetsverket har för sin del möjligheter till detta vid tillsynen över aktörerna i branschen och bl.a. vid auditeringen av säkerhetsstyrningssystemen.

Enligt konsekvensbedömningen erbjuder lagändringen en möjlighet att förbättra säkerheten, eftersom säkerhetsstyrningssystemens betydelse och ansvaret för kompetenshanteringen betonas och operatörerna i fortsättningen själva bättre än tidigare ska identifierar de uppgifter i sin verksamhet som är avgörande för säkerheten. Operatörerna kan också i fortsättningen själva ställa upp ändamålsenliga behörighetskrav för de uppgifterna, vilket sannolikt sporrar dem till att identifiera de uppgifter som är avgörande för säkerheten i större utsträckning. Operatörerna kan framöver också själva besluta om utbildningarnas innehåll, vilket gör det möjligt att i utbildningarna koncentrera sig på väsentliga sakhelheter och vid behov snabbt omforma kunskapskraven, om det t.ex. upptäcks brister i någon yrkesgrupps kunskaper. Ändringen kan också innebära kontinuitet i järnvägsläkarnas arbete och förbättra deras kunnande.

Enligt en slutsats i konsekvensbedömningen är förändringen motiverad eftersom konkurrensen inom järnvägssystemet ökar och antalet aktörer ökar. Ändringen erbjuder också operatören en möjlighet till ekonomiska inbesparingar, som framför allt uppstår via mer ändamålsenliga utbildningskrav och medicinska krav. Ändringen kan också göra järnvägarna mer attraktiva, i synnerhet för godstransportkunder. En slutsats i konsekvensbedömningen är att det är nödvändigt att uppdatera de detaljerade och i stor utsträckning nationella behörighetsbestämmelserna på grund av de stora förändringarna i järnvägssystemet. Eftersom ändringen och dess konsekvenser dock är stora, bör stor vikt fästas vid att leda förändringen.

Det är svårt att bedöma förändringens ekonomiska konsekvenser för enskilda företag eftersom operatörsfältet består av väldigt olika aktörer som alla reagerar på sitt eget sätt på förändringen. De viktigaste ekonomiska konsekvenserna för järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna följer av att förarverksamheten lämnas utanför lagens tillämpningsområde och av att det blir möjligt att utforma utbildningen för uppgifter som är avgörande för säkerheten mer ändamålsenligt än tidigare. De förändringarna berör uppskattningsvis ca 40–60 aktörer (en stor aktör, fem medelstora aktörer, resten små aktörer). För små aktörer kan förändringen innebära inbesparingar på några tusen euro per år. För stora aktörer kan förändringen möjliggöra inbesparingar på flera tiotals tusen euro per år. Nyttan för en tio års period kan uppskattas till 0,9–2,7 miljoner euro (diskonteringsränta 3,5 %).

Förändringens ekonomiska konsekvenser för läroanstalterna inom järnvägsbranschen är tudelade. Förändringen minskar antalet lagstadgade utbildningar, vilket kan leda till ekonomiska förluster för läroanstalter inom järnvägsbranschen. Största delen av aktörerna bedöms dock även i fortsättningen behöva de utbildningstjänster som tillhandahålls av utomstående läroanstalter, även om en del aktörer kan besluta att utbilda sin personal själv. Det kan på motsvarande sätt antas att Trafikverket även i fortsättningen kommer att utnyttja läroanstalternas utbud av utbildning då de utbildar trafikledare och personer som ansvarar för banarbetet. Även om en del av de utbildningar som avläggs vid läroanstalter slopades till följd av förändringen, skulle förändringen medföra nya typer av uppgifter för sektorn för utbildning inom järnvägar. De nya uppgifterna kan kopplas till bland annat underleverantörer och konsultation kring kontrollen av behörigheter hos järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare. Läroanstalterna kan också utvidga sin verksamhet inom dessa delområden. Övergången från de nuvarande enhetliga utbildningarna till utbildningsprogram som i större utsträckning skräddarsys enligt aktör och uppgift ökar i viss mån kostnaderna i början då utbildningsprogrammen måste uppdateras. Det kan dock antas att aktörernas utbildningskostnader minskar på lång sikt eftersom utbildningen i fortsättningen kan specialiseras på ett mer ändamålsenligt sätt än i nuläget och utbildning som är överflödig och inte hör till uppgiften i fråga inte längre behöver tillhandahållas. Aktörerna kan också tillsammans försöka fastställa gemensamt innehåll i utbildningsprogrammen och därigenom eftersträva en minskning av utbildningskostnaderna bland annat genom större utbildningsgrupper.

Regleringen luckras också upp genom att man övergår till ett system med järnvägsläkare på en nivå och slopar dispenssystemet. De totala kostnaderna för läkarkontroller och bedömningar av lämpligheten i samband med dessa förväntas sjunka till följd av förändringen eftersom den järnvägsläkare som genomför kontrollerna i fortsättningen även kommer att bedöma hur föraren lämpar sig för föraruppgiften. Tidigare bedömdes lämpligheten av en expertläkare utifrån en hälsokontroll som genomfördes av en yrkesutbildad person inom företagshälsovården. Även om det nya systemet med järnvägsläkare i fortsättningen inte längre kommer att kopplas direkt till företagshälsovården så hindrar det inte aktörer på företagsnivå från att skapa sådana förfaranden där förare genomgår de kontroller som företagshälsovården och järnvägsläkaren kräver samtidigt. På så sätt kan aktörerna sträva mot att uppnå kostnadsbesparingar. I dessa fall kan endast en specialist inom företagshälsovården som uppfyller kraven i lagen och som även är verksam som en sådan yrkesutbildad person (företagshälsovårdsläkare) som avses i lagen om företagshälsovård vara verksam som järnvägsläkare. Slopandet av dispensförfarandet har inte bedömts medföra några stora konsekvenser eftersom vissa avgränsade uppgifter i fortsättningen inte längre kommer att omfattas av lagens tillämpningsområde och aktörerna vid behov kan fastställa mildare kriterier för personer som är verksamma i dessa uppgifter som en del av de förfaranden som beskrivs i aktörens säkerhetsstyrningssystem.

En noggrannare begränsning av vilka uppgifter som sparas i registren över förarbevis och kompletterande intyg medför betydande inbesparingar för aktörerna och ämbetsverket tack vare att datatrafiken mellan registren minskar.

4.1.2.5 Konsekvenser av förändringar som berör vägtrafiken för företagen

Propositionen innehåller så små innehållsmässiga förändringar i bestämmelserna om bedrivande av vägtrafik, att de inte kan antas ha några konsekvenser för företagen.

Det föreslås att begreppet yrkesutbildning ges en vidare definition så att det omfattar sådana anordnare av yrkesutbildning som inte har undervisnings- och kulturministeriets tillstånd för utbildningsanordnare, utan producerar annan sådan utbildning som hänger samman med någon sådan examen eller samlad kompetens som avses i lagen om en referensram för examina och övriga samlade kompetenser. Tills vidare bedöms det inte finnas ett betydande antal sådana aktörer, men aktörerna på marknaden erbjuds en ny slags möjlighet att utveckla den egna verksamheten.

4.1.3 Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

4.1.3.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

De största konsekvenserna för samhällsekonomin vad gäller en bättre tillgång till information är av indirekt slag och mycket svåra att bedöma i det här skedet. World Economic Forum har bedömt att den danska marknaden för mobilitetstjänster i sin helhet kommer att producera en vinst på sammanlagt 11 miljarder dollar under 2016–2025, varav 10 miljarder dollar gynnar samhället i form av fördelar för konsumenten, effekter för arbetskraften och inkomstnivån samt inbesparingar med anknytning till utsläpp och folkhälsa. Dessutom förbättras produktiviteten med cirka en miljard dollar. På global nivå har bedömts att integrationen mellan trafikformer och fortskaffningssätt i trafiken på land kan medföra en vinst på 270 miljarder för samhället och miljön i form av tidsbesparing samt färre trafikstockningar, olyckor och mindre utsläpp. De minskade kostnaderna för att äga bil kan dessutom ge en vinst på 1 000 miljarder under de kommande tio åren. Den nytta för samhället som den digitalisering och tjänstefiering som sker inom persontrafiken medför uppskattas uppgå till 3 100 miljarder euro under den kommande tio åren. Vad gäller logistik bedöms digitaliseringen medföra en samhällelig vinst på cirka 2 400 miljarder euro (World Economic Forum [2017]: sammanfattningsrapporten Digital Transformation Initiative. (World Economic Forum (2017): Digital Transformation Initiative - rapportsammandrag. World Economic Forum, januari 2017). Tillgången till information är av stor betydelse för att man ska kunna realisera dessa fördelar, och här skulle Finland kunna vara ett föregångarland på global nivå.

De bedömningar av de nationalekonomiska konsekvenserna av att datagränssnitten öppnas som framfördes i samband med första fasen av lagen om transportservice är fortfarande giltiga. Första fasens bestämmelser har inte ännu trätt i kraft och den frivilliga aktiviteten på marknaden har tills vidare varit liten. Det kan alltså fortfarande konstateras att de största positiva konsekvenserna av de föreslagna förändringarna uppstår på grund av deras effekt på transportmarknadens effektivitet. Förslagen stöder utvecklingen av nya affärsmodeller, uppkomsten av nya företag och de nuvarande aktörernas möjlighet att utveckla sin verksamhet.

Fördelningen mellan olika färdsätt i trafiken och utnyttjandet av nya mobilitetstjänster har bedöms öka transportvolymen i dessa tjänster med 11,7 miljarder personkilometer, vilket motsvarar kollektivtrafikens nuvarande volym. Kalkylen baserar sig på EU-kommissionens rapport "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" (http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf). Utifrån detta kan man uppskatta att affärsverksamheten fördubblas fram till 2020.

Utifrån en enkät som Finlands näringsliv EK lät göra 2016 förutspådde pionjärföretagen inom sakernas internet, massdata, robotik, informationssäkerhet och intelligenta transporter en 74 procents tillväxt i omsättning från 2015 till 2016.

Det att tröskeln för att etablera sig på marknaden blir lägre och öppna data leder till nya tjänster och förändrar människornas konsumtionsmönster i fråga om mobilitetstjänster på ett sätt som är positivt för samhället som helhet. Ur ett samhälleligt perspektiv är det önskvärt att människorna övergår från att använda egen bil till kollektivtrafik, eftersom det förbättrar trafiksäkerheten och minskar trafikstockningarna och miljöbelastningen. När kollektivtrafiken innebär ett minskat behov att använda egen bil blir markanvändningen effektivare, eftersom parkeringsplatser och vägnät inte behöver byggas för ett så stort antal bilar. Ett fungerande transportsystem gör det också lättare för människor att hitta arbete, studera och förbättra den allmänna välfärden. Människors mobilitet ökar också konsumtion inom andra branscher. Det har uppskattats att de pengar som placeras i kollektivtrafiken återvänder till nationalekonomin 1,5–2-faltigt.

Enligt en försiktig uppskattning baserad på EU:s utredning innebär informationens och biljettsystemens andel i olika transportslag en årlig nytta på sammanlagt 13,1 miljarder euro i EU. I Finland är nyttan årligen 193,1 miljoner euro. I utredningen beaktas inte nyttan av tjänsterna för affärsverksamheten, utan endast nyttan för nuvarande brukare och för företagen.

Miljoner euro	Minskade utsläpp			Insparad tid	Inbesparing i olyckskostnader	Inbesparing i operativa kostnader	Kostnadsinbesparing sammanlagt
	CO2	HC, CO, Nox	Partiklar				
Finland	8,1	1,2	0,1	147,5	6,7	29,5	193,1
EU-28	85,0	556,5	9,6	10 091,0	456,0	2018,0	13 216,0

Tabell. Nyttan av multimodal resedata och integrerade transporttjänster i Finland och EU. Källa: "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" ("http://ec.europa.eu/transport/themes/" http://ec.europa.eu/transport/themes/ its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf).

I sin nuvarande form är kollektivtrafiken sällan en betydande ersättare för privatbilismen, eftersom utbudet av kollektivtrafik inte räcker till för att svara på behovet av mobilitet i hela resekedjan. För strävan att minska privatbilismens andel i förhållande till andra färdsätt är det viktigt att det uppstår verkliga alternativ, dvs. kundorienterade tjänster från dörr till dörr, och framför allt tjänster av hög kvalitet genom tillgång på någon annans vägnar. Öppna gränssnitt och lättare tillgång till marknaden är centrala för att nå det målet. Enligt det traditionella synsättet är olika transportslag varandras alternativ, dvs. användningen av ett visst transportslag minskar användningen av de andra. När priset för ett transportslag sjunker och det blir mer attraktivt, minskar användningen av andra transportslag. När tjänster som sammanlänkar olika transportslag uppstår på marknaden kommer olika transportslag dock också att komplettera varandra och efterfrågan för ett visst transportslag ökar också andra transportslags efterfrågan. När priset för ett transportslag sjunker, ökar också användningen av andra transportslag. Eftersom personbilarnas andel är 84 % av alla transporter med motorfordon, finns det en väldig marknadspotential för sådana resekedjehelheter. För att det ska uppstå nya tjänster bör det finnas utbud i alla delar av resekedjan och priset för resekedjans delar får inte bli för högt i förhållande till kostnaderna för privatbilismen.

Den bedömning som gjordes i den första fasen av lagstiftningsprojektet är fortfarande giltig också till den delen att uppkomsten av nya tjänster beror på aktörernas beredskap och vilja att utnyttja de möjligheter lagstiftningen erbjuder. Konsekvenserna av nya tjänster märks inte genast, och det är inte möjligt att exakt uppskatta när deras positiva konsekvenser börjar synas i praktiken. Förändringens konsekvenser bör bedömas på lång sikt och framför allt jämföras med nuvarande utvecklingstrend. Ur ett totalekonomiskt perspektiv möjliggör ett utlämnande av information i stor skala för trafikändamål en utveckling av tjänster, som kan antas medföra en betydande kundnytta i form av inbesparade kostnader för kundkontakter och mobilitet. Omfattande massutlämnande stöder också små företags och nya företags möjligheter att komma in på marknaden för trafiktjänster och ger upphov till nytt utvecklande av applikationer samt forsknings- och utvecklingsverksamhet. Enligt internationella bedömningar kan det mervärdespotential som trafikinformationen kan ge företagsverksamheten även i Finland enkelt uppgå till 100–200 miljoner euro på årsnivå. De samhällsekonomiska fördelarna är nästan tio gånger större.

Trafikregistrets omedelbara, direkta konsekvenser för nationalekonomin i form av produktions- eller sysselsättningseffekter är relativt liten t.ex. i förhållande till Finland bruttonationalprodukt (214 miljarder euro) (Finlands officiella statistik (FOT): Nationalräkenskaper [e-publikation] ISSM=1795-8881. Helsinki: Statistikcentralen, hänvisat: 17.3.2017). Det utlämnande av registeruppgifter för ändamål som anknyter till trafik och transport som lagförslaget möjliggör har ovan bedömts öka den kalkylerade omsättningen för affärs-

verksamheten inom Trafiksäkerhetsverkets kundföretag till 300–400 miljoner euro och kundföretagens antal anställda till cirka 1 200 personer, medan det nuvarande antalet arbetstagare uppskattas till 330. Tillväxten inom branschen för trafikinformation bedöms ske inom några år, och därefter blir effekten bestående. Årsinkomstnivån inom branschen uppskattas till eventuellt på lång sikt ucirka 40 000–60 000 euro. Utifrån uppgifter om realiserade skatter bedöms att skatterna på förvärvsinkomster och andra avgifter som tas ut på basis av förvärvsinkomsterna i ifrågavarande inkomstklass i genomsnitt uppgår till 20,4 procent (Skatt [2017]: https://www.vero.fi/fi-FI/Tietoa_Verohallinnosta/Tilastoja_ja_tutkimuksia/ Tilastotietokanta (39115), hämtad 15.3.2017.) De personer som arbetar inom branschen för trafikinformation hämtar således cirka 10–15 miljoner euro i skatte- och avgiftsinkomster till kommunerna och staten varje år. Till följd av ökat antal arbetstagare beräknas den summan öka med 7–11 miljoner euro, diskonterat och beräknat för en tio års period med 52–77 miljoner euro (diskonteringsränta 3,5 %). Dessa inkomster är kontinuerliga och kan potentiellt öka när andra datalager för trafik och transport och funktioner i anslutning till dessa öppnas. Samhället gynnas också av den samfundsskatt som företag betalar. I Finland är samfundsskattesatsen (2017) 20 %.

Lagförslaget om ett trafik- och transportregister medför investeringskostnader av engångsnatur på cirka 700 000–800 000 euro för Trafiksäkerhetsverket. Verksamhetskostnaderna för Trafiksäkerhetsverkets informationstjänst kan även i fortsättningen täckas med företagsekonomiska intäkter i enlighet med principen om kostnadsmotsvarighet.

De förslag som berör trafik- och transportregistret påverkar ur perspektivet för den offentliga ekonomin främst kommunikationsministeriets förvaltningsområde, det vill säga i praktiken de avgifter som Trafiksäkerhetsverket tar ut och de investeringskostnader som skyldigheterna föranleder. Antalet ansökningsavgifter för kunder och andra avgifter samt deras belopp bedöms bibehållas på samma nivå som i nuläget. Vad gäller utlämnande av information från trafik- och transportregistret kommer öppna data att vara avgiftsfria även i fortsättningen. I fråga om möjligheten till förfrågningar om sina egna uppgifter, det vill säga ett Mina data-koncept, bör beaktas att det inte är ändamålsenligt att ta ut den vanliga avgiften för att lämna ut dessa uppgifter, utan de ska i regel erbjudas utan avgift. Detta minskar Trafiksäkerhetsverkets företagsekonomiska intäkter från utlämnandet av information. Effekten förverkligas på lång sikt i takt med att tjänsteproducenter som tillhandahåller ett Mina data-koncept utvecklar tjänster som kopplas till konceptet. Det är svårt att bedöma utvecklings- och förändringstakten i det område där ny företagsverksamhet idkas, och därför är det också svårt att bedöma hur stora inkomstförluster möjliggörandet av egna data skulle medföra för Trafiksäkerhetsverket. Följderna av genomförandet av Mina data-konceptet berör dock i första hand de nuvarande förfrågningstjänsterna, och intäkterna från dessa utgör ungefär hälften av intäkterna från Trafiksäkerhetsverkets informationstjänst. Minskningen i inkomster är då på lång sikt ca fem miljoner euro på årsnivå och under en tio års period 16–24 miljoner euro (diskonteringsränta 3,5 %).

Tack vare att lagförslaget ger möjlighet att lämna ut registeruppgifter för ändamål som anknyter till trafik och transport kan Trafiksäkerhetsverket fortsätta med annan verksamhet kring informationstjänster än sådan som anknyter till egna data enligt den nuvarande modellen som baserar sig på principen om kostnadsmotsvarighet. Den ökande användningen av information och möjligheten att lämna ut information automatiskt kan leda till att de avgifter som tas ut av kunderna sjunker i enlighet med principen om kostnadsmotsvarighet. Lagförslaget ålägger Trafiksäkerhetsverket att lämna ut offentlig information via ett öppet gränssnitt. Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket se till att offentlig information om trafikmedel och aktörer finns tillgänglig via ett öppet gränssnitt. Enligt ämbetsverkets egen bedömning innebär detta att det måste finnas fyra gränssnitt. Propositionen ålägger Trafiksäkerhetsverket att lämna ut information i enskilda fall bland annat för kontroll av uppgifter om fordon och aktörer. För att uppfylla denna skyldighet krävs att det skapas sex gränssnitt och sex applikationer. Propositionen ålägger Trafiksäkerhetsverket att göra det möjligt att skapa tjänster som grundar sig på egna data. Trafiksäkerhetsverket har redan gränssnitt till uppgifter om registrerade fordon och farkoster samt uppgifter om kunders fordon som till tillämpliga delar kan utnyttjas för att möjliggöra Mina data. Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket vid behov också genomföra andra gränssnitt till andra uppgifter som anknyter till en person, bland annat registrerade luftfartyg, flygcertifikat eller yrkeskompetenser. Det är svårt att bedöma hur många sådana gränssnitt som behövs eftersom utbudet av gränssnitt i stor utsträckning fastställs enligt behoven hos de företag som utvecklar Mina data-koncept. Det kan bedömas att Mina data-konceptet kräver åtminstone 5–10 gränssnitt i det inledande skedet.

I sin helhet kräver lagförslaget att Trafiksäkerhetsverket skapar sammanlagt cirka 15–20 gränssnitt och sex applikationer. Kostnaderna för att genomföra ett gränssnitt är cirka 20 000 euro och för en applikation 60 000 euro. Därmed uppskattas de kostnader som propositionen förpliktar till i det inledande skedet till cirka 700 000–800 000 euro. Kostnaderna för att förvara uppgifterna kan bedömas först när man har kommit överens om arbetsfördelningen med Nationalarkivet.

Lagförslaget om ett trafik- och transportregister omfattar rättigheter och skyldigheter även vad gäller utbyte av information med nationella och internationella myndigheter, med det förväntas inte uppstå några extra kostnader för informationssystem med anknytning till detta. På motsvarande sätt utvecklas det automatiska utlämnandet av information som en del av den nuvarande linjeverksamheten och propositionen inbegriper inga därmed förknippade skyldigheter som ökar kostnaderna.

Rättsregistercentralen har uppskattat att automatiseringen av dataöverföring och öppnandet av nya dataförbindelser i samband med lagändringen medför en kostnad på ca 10 000–20 000 euro (att bygga en anslutning), om inga ändringar behövs i de egentliga källsystemen. Inga sådana ändringsbehov av identifierats.

4.1.3.2 Konsekvenser av förändringar som berör luftfarten för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

De små förändringarna vad gäller tillståndsförfaranden inom luftfarten kan inte anses medföra några betydande förändringar för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin.

4.1.3.3 Konsekvenser av förändringar som berör sjöfarten för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

Förändringarna inom sjöfarten bedöms inte medföra några betydande konsekvenser för samhällsekonomin eller den offentliga ekonomin.

4.1.3.4 Konsekvenser av förändringar som berör spårtrafiken för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

De föreslagna förändringarna vad gäller reglering av behörigheter inom järnvägstrafiken kan betraktas som positiva för samhällsekonomin eftersom förändringarna förenklar den gällande regleringen och ökar bland annat företagens möjligheter att friare än i nuläget utveckla sin egen verksamhet. På motsvarande sätt kan reformerna anses främja öppnandet av järnvägsmarknaden till exempel genom att järnvägsoperatörer i fortsättningen kan inrikta utbildningen av personalen på ett mer ändamålsenligt sätt och tack vare slopandet av behörighetsbevis minskar antalet godkännanden som måste sökas hos myndigheten. Spårtrafiken i städer berörs inte av några innehållsmässiga förändringar som påverkar samhällsekonomin eller den offentliga ekonomin.

4.1.3.5 Konsekvenser av förändringar som berör vägtrafiken för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

Förändringarna i fråga om vägtransporter bedöms inte medföra några betydande konsekvenser för samhällsekonomin eller den offentliga ekonomin.

Konsekvenserna av förändringar i myndighetsuppgifterna för den offentliga trafiken beskrivs i kapitel 4.2.

4.1.4 Sammanfattning av de direkta ekonomiska konsekvenserna

Rådet för bedömning av lagstiftningen föreslog att i propositionen tas in en sammanfattning av de kvantitativa bedömningarna av de ekonomiska konsekvenserna. En tabell som enbart innehåller kvantitativa bedömningar kan dock ge en vilseledande bild av propositionens konsekvenser eftersom propositionen är så omfattande och innefattar förslag med väldigt olika slags konsekvenser och bedömningarna präglas av betydande osäkerhet. Att sammanfatta konsekvenserna i tabellform gör det dock lättare att överblicka helheten. Nedan beskrivs därför propositionens direkta konsekvenser ur olika perspektiv, i huvudsak verbalt men till vissa delar också kvantitativt.

	Nytta	**Kostnader**
Konsekvenser för hushållen	Lagförslaget gör det smidigare att uträtta ärenden och stöder utvecklingen av mobilitetstjänster. Det blir smidigare att uträtta ärenden	Propositionen bedöms inte orsaka hushållen några särskilda kostnader. Priserna för fortbildningskurser vid utbildningscentren inom sjöfarten kan stiga i mindre

	t.ex. då handlingar som ska lämnas in duger för flera ansökningar. Den nyttan har riktgivande uppskattats till ca 1–2 miljoner euro under en tio års period. Nyttan av konceptet med Mina data under en tio års period är ca 16–24 miljoner euro i kundavgifter. Sammanlagt kan man uppskatta att nyttan för konsumenterna av att mobilitetstjänsterna utvecklas är ca 140–561 miljoner euro under de kommande tio åren. Nyttan beror inte direkt på propositionen, utan propositionen stöder uppkomsten av den infrastruktur av datasystem som mobilitetstjänsterna förutsätter och tillgången till information.	grad.
Konsekvenser för företagen		
Tillgången till information förbättras	Genom propositionen förbättras tillgången till information, vilket stöder verksamheten och utvecklingen av tjänster i sådana företag som drar nytta av dataöverlåtelser. Den konsekvensen gäller i synnerhet små och medelstora företag. Genom propositionen minskas företagens administrativa börda med uppskattningsvis 1–2 personarbetsdagar tack vare en enklare tillståndsprocess. För företagen innebär det en inbesparing på ca 0,9–2,4 miljoner euro under en tio års period. Propositionen stöder bättre tillgång till och nyttjande av data, vilket möjliggör en tillväxt för de företag som utnyttjar data ur trafik- och transportregistret så att deras omsättning når nivån 300–400 miljoner euro.	De delar av denna proposition som förbättrar tillgången till information bedöms inte orsaka några direkta eller indirekta kostnader för företagen.
Författningsändringar som gäller luftfarten	De författningsändringar som gäller luftfarten är obetydliga. Det kan bedömas bli enklare att komma in på marknaden när den nationella tillståndsprocessen lättas	

	upp och andelen anmälningspliktig verksamhet ökas vad gäller bruksflyg och utbildning.	
Författningsändringar som gäller sjöfarten	De författningsändringar som gäller sjöfarten stärker ställningen och enhetligheten för den utbildning utbildningscentren och läroanstalterna erbjuder samt möjligheten till utbildningsexport. I synnerhet de stora passagerarrederierna drar nytta av möjligheten att erbjuda utbildning på lägre nivå ombord och att utnyttja utländska enheter.	Ändringarna i sjömansläkarsystemet har små kostnadseffekter för de småföretagare som är sjömansläkare. Kostnadernas storleksklass motsvarar nuvarande kostnader för ansökningar och utbildning.
Författningsändringar som gäller järnvägstrafiken	De författningsändringar som gäller spårbunden trafik lättar på aktörernas administrativa börda men ökar deras ansvar för den egna säkerhetsstyrningen. I fortsättningen kan aktörerna bl.a. utforma utbildningskrav och medicinska krav enligt sina egna behov. Under en tio års period bedöms ändringarna ge aktörerna i branschen en nytta på ca 0,9–2,7 miljoner euro. För utbildningscentren kan förändringen minska behovet av utbildning i nuvarande form, men öka behovet av nya slags skräddarsydda kurser.	För utbildningscentren uppstår kostnader för att planera kurser och utbildning på nytt.
Författningsändringar som gäller vägtrafiken	Betydelsen av författningsändringarna för företagen bedöms bli liten.	
Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin	Skattevinsten pga. trafik- och transportregistrets konsekvenser och av de som arbetar inom branchen för trafikinformation beräknas till kommuner och staten att av skatterna och av andra betalningar vara ca. 52-77 miljoner euro för 10 år, utöver det får samhället fördel av samfundsskatten som företagen betalar. De andra delarna av propositionen bedöms inte få några betydande konsekvenser för den offentliga ekonomin eller	Då konceptet Mina data genomförs orsakas Trafiksäkerhetsverket under en tio års period förluster i kundavgifter på ca 16–24 miljoner euro. Genomförandet av de skyldigheter som gäller trafik- och transportregistret orsakar Trafiksäkerhetsverket engångskostnader på ca 700 000–800 000 euro. För att öppna nya datatrafikförbindelser uppstår en engångskostnad på ca 10 000–

	nationalekonomin.	20 000 euro.

4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

4.2.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för myndigheternas verksamhet

Konsekvenser för förhållandena mellan myndigheterna. Alla register som avses i propositionen (cirka tio stycken) sammanställs och upprätthålls i nuläget av Trafiksäkerhetsverket. Harmoniseringen av lagstiftningen påverkar inte andra förvaltningsområden eller kommunsektorn, med andra ord förändras inte förvaltningsområdenas roller eller ansvar i förhållande till varandra. Propositionen ingriper inte i Ålands reglering och registerföring, utan till denna del förblir den nuvarande praxisen gällande. Trafiksäkerhetsverket och Nationalarkivet måste besluta och avtala om hur uppgifterna förvaras i trafik- och transportregistret.

Svårigheterna med att utveckla sjömansläkarsystemet beskrivs närmare i stycke 4.2.4.

Konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter och förfaringssätt. Syftet med den avdelning i propositionen som berör trafik- och transportregistret och förenhetligar innehållet i registren är att harmonisera lagstiftningen och göra informationen tillgängligare. I lagförslaget fastställs inte hur registret ska genomföras, och på kort sikt förväntas inga stora förändringar gällande detta. Det förväntas att registrets tillgänglighet kommer att förbättras huvudsakligen tack vare harmoniseringen av innehållet och bättre interoperabilitet mellan olika delar i registret, varvid befintlig information kan utnyttjas i större utsträckning. Därmed kan till exempel uppgifter som kunden lämnat in i ett tidigare skede utnyttjas i olika kundsituationer vid behandling av tillståndsansökningar för olika transportslag. Det minskar Trafiksäkerhetsverkets administrativa arbete och ger bättre möjligheter till övervakning av behörigheter.

I och med trafik- och transportregistret gör den enhetliga regleringen av olika register och principerna för utlämnande av uppgifter det möjligt att harmonisera reglerna för behandling och stöder därmed genomförandet av automatiserat utlämnande av information. Det påverkar förfaringssätten i förhållande till nuläget där information söks upp och lämnas ut manuellt.

Propositionen om trafik- och transportregistret ålägger Trafiksäkerhetsverket att göra det möjligt att skapa tjänster som grundar sig på konceptet Mina data. Möjliggörandet av tjänster som baserar sig på egna data innebär i praktiken att Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller datakällor. Ämbetsverket gör det möjligt att via gränssnitt söka egna uppgifter som registrerats i ett maskinläsbart format genom att skapa de gränssnitt som behövs för de viktigaste datainnehåll som registrerats och sparats. Gränssnitten gör det främst möjligt att söka registrerade uppgifter för att utnyttja dem i olika tjänster för egna data. Trafiksäkerhetsverket kommer heller inte i fortsättningen att administrera samtycken gällande information som registreras eller svara för funktioner eller applikationer med anknytning till egna data. Kostnaderna kring skyldigheten att tillhandahålla egna data har behandlats i punkten ovan om konsekvenser för den offentliga ekonomin.

Kostnadsskälen är det viktigaste hindret för att data som inte ännu öppnats kan erbjudas avgiftsfritt (Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 40/2017: Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, s. 13).

Konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets organisation och personal. Propositionen om trafik- och transportregistret påverkar inte Trafiksäkerhetsverkets organisation eftersom ämbetsverket även i nuläget svarar för den informationsbank för trafik och transport och de uppgifter som lämnas ut och som är föremål för regleringen. Verksamheten fortsätter inom ramen för den nuvarande organisationen.

Möjligheten att lämna ut registeruppgifter för ändamål som anknyter till trafik och transport i enlighet med propositionen bedöms öka mängden uppgifter som lämnas ut. Å andra sidan belastas resurserna mindre tack vare att tillståndsförfarandet blir enklare och uppgifter kan lämnas ut automatiskt. Konsekvensen gällande behovet av personalresurser bedöms vara neutral.

Konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets administrativa uppgifter och kostnader. Propositionen förändrar inte till sitt sakinnehåll Trafiksäkerhetsverkets rätt att utbyta information med andra myndigheter eller aktörer som sköter en lagstadgad uppgift i Finland eller med stöd av EU-reglering eller internationella skyldigheter som binder Finland, även om bestämmelsernas ordalydelse kan förenklas och vissa saker omfattas av bestämmelserna i allmänna lagar.

I propositionen om trafik- och transportregistret föreskrivs om körningar för att spara och radera uppgifter i trafik- och transportregistret. I propositionen fastställs för all information enligt användningsändamålet en tid då informationen raderas, förutom för information om trafikmedel, som föreslås förvaras permanent. Arbetsfördelningen mellan Nationalarkivet och Trafiksäkerhetsverket om arkivering måste överenskommas. De informationstekniska kostnadsfaktorerna i anslutning till förvaring och eventuell arkivering av information kan bedömas noggrannare först när det fattats ett principbeslut. Förändringen medför applikations- och serverkostnader för Trafiksäkerhetsverket (bland annat för förvaring av information och säkerställande av tillgång som är bunden till ett visst användningssyfte samt radering eller överföring och förstöring efter att förvaringstiden löpt ut). Kostnader i anslutning till Nationalarkivets tjänster klarnar senare när man kommit tillräckligt långt med utvecklandet av den permanenta förvaringen av information (det så kallade SAPA-projektet).

Konsekvenser för kommunerna. De transporter som finansieras eller stöds av samhället (ca 1,5 miljarder euro per år) innebär en betydande potential för nya transporttjänster. Om de möjligheter lagen om transportservice innebär utnyttjas, öppnas likaså nya perspektiv som gör det möjligt att ordna de transporter som offentliga sektorn upphandlar mer effektivt än hittills, också i fråga om kostnader. I fortsättningen kan tillgång på någon annans vägnar vara ett viktigt element för att genomföra de mål och uppnå de inbesparingar som nämns ovan.

Förslagen om tillgång på någon annans vägnar orsakar endast små kostnader för offentliga sektorn. Aktörerna inom offentliga sektorn (kommuner eller kommunala affärsverk) bör öppna sina elektroniska gränssnitt i fråga om den lokaltrafik de ordnar endast om de själva är kommunala trafikoperatörer. Också då anses kostnaderna för att öppna gränssnitten vara mycket moderata (uppskattningsvis 10 000–50 000 €). En vanligare situation torde vara att en kommunal aktör för ett register för grunder för rabatter, ersättningar eller specialvillkor, och då har en skyldighet att tillsammans med den som ger ut biljetten se till att de uppgifter som gäller grunderna finns tillgängliga i den omfattning det behövs för att genomföra tillgången på någon annans vägnar. I paragrafen föreskrivs inte på vilket sätt den skyldigheten ska uppfyllas, men det förutsätts inte av data i realtid. Eftersom uppgifter om grunderna endast sällan ändras kan parterna komma överens om uppdateringsfrekvensen och den kan också tekniskt genomföras så som parterna kommer överens, vid behov också med mycket anspråkslösa tekniska lösningar. (t.ex. med hjälp av Excel-tabeller, om det är ändamålsenligt för parterna). Det orsakar endast små eller inga kostnader.

Eftersom tillgång på någon annans vägnar är knuten till person, möjliggör bestämmelsen inte att t.ex. en kommunbaserad rabatt blir tillgänglig för andra än de som är berättigade till den. Eftersom bestämmelsen endast sällan kräver att kommuner öppnar sina gränssnitt och nuläget i huvudsak består, får bestämmelsen inga avsevärda åtgärder för dataskyddet eller informationssäkerheten.

4.2.2 Konsekvenser av förändringar som berör luftfarten för myndigheternas verksamhet

Det sker inga betydande förändringar i Trafiksäkerhetsverkets uppgifter vad gäller luftfart. Uppluckringen och förtydligandet av tillståndsförfarandena gör tillståndsprocesserna smidigare och gör det således enklare för myndigheterna att sköta sina uppgifter.

4.2.3 Konsekvenser av förändringar som berör sjöfarten för myndigheternas verksamhet

Godkännande av anordnare av utbildning och utbildning inom sjöfart. Godkännandet av anordnare av utbildning och utbildning inom sjöfart är huvudsakligen ny verksamhet för Trafiksäkerhetsverket. Bedömningen och godkännandet av utbildningsanordnare och utbildning bedöms öka ämbetsverkets arbetsmängd med ett årsverke i det skede då verksamheten inleds och med ett halvt årsverke i fortsättningen. Bedömningen och godkännandet av utländska utbildningsenheter bedöms öka ämbetsverkets arbetsmängd med 0,1 årsverken och bedömningen och godkännandet av den utbildning rederierna ordnar ombord på passagerarfartyg med mindre än 0,1 årsverken.

Eftersom Trafiksäkerhetsverket deltar i beredningen av ändringarna av kraven på utbildning inom sjöfart i STCW-konventionen vid IMO och redan nu känner till utbildningskraven i fråga, kommer det nya förfarandet för godkännande inte att öka behovet av specialexpertis vid ämbetsverket. Förändringarna förtydligar och stärker Trafiksäkerhetsverkets ställning som behörig och övervakande myndighet för utbildning som ger behörigheter och specialbehörigheter inom sjöfart enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Ändringsförslaget medför inga direkta konsekvenser för undervisnings- och kulturministeriets eller Utbildningsstyrelsens verksamhet eftersom inga ändringar föreslås till dessa delar. Undervisningsförvaltningen om-

fattar fortsättningsvis det allmänna ansvaret på nationell nivå gällande godkännande av utbildningsanordnare och läroplaner och auditering av utbildningsanordnare.

Reformen av systemet med sjömansläkare. Enligt propositionen överförs godkännandet av, tillsynen över och registerföringen av sjömansläkare från Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira till Trafiksäkerhetsverket. Behovet av personalresurser för dessa uppgifter bedöms vara ringa. Trafiksäkerhetsverket behandlar varje år ungefär 6 000 tillståndsärenden i anslutning till den trafikmedicinska verksamheten kring järnvägstrafik och luftfart, och denna verksamhet kräver 5,1 årsverken. Godkännandet av trafikläkare (luftfartsläkare, järnvägsläkare, sjömansläkare) är en småskalig verksamhet i förhållande till verksamheten i sin helhet och tack vare de befintliga informationssystemen går det att inleda verksamhet för ett nytt transportslag (sjöfart).

Å andra sidan skapar koncentrationen av motsvarande verksamhet inom olika transportslag till Trafiksäkerhetsverket synergifördelar bland annat vid användning av befintliga informationssystem. För närvarande medför den respons som inkommer gällande ramarna för det nuvarande systemet arbete för Trafiksäkerhetsverket. Till dessa delar minskar utvecklingen av kvaliteten på och tillsynen över det föreslagna systemet med sjömansläkare ämbetsverkets arbetsmängd. De föreslagna ändringarna bedöms medföra ringa konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets arbetsmängd. Ändringarna uppskattas såväl öka som minska behovet och därför bedöms konsekvenserna för resursbehovet i sin helhet vara neutrala.

Trafiksäkerhetsverkets sakkunskap omfattar redan nu specialområdena sjöfart och trafikmedicin. Trafiksäkerhetsverket beviljar bland annat behörighetsbrev och certifikat inom sjöfart och tar inom denna verksamhet emot sjömansläkarintyg i anslutning till behörigheter. Trafiksäkerhetsverket deltar också i förhandlingarna om en ändring av STCW-konventionen, som omfattar krav gällande sjömansläkarintyg, vid IMO. Ämbetsverkets trafikmedicinska uppgifter sköts i nuläget av sex yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården som har lång erfarenhet av trafikmedicinsk myndighetsverksamhet och krävande säkerhetsbedömningar. Därtill har ämbetsverkets trafikmedicinska enhet tillgång till ett omfattade nätverk av expertläkare. Trafiksäkerhetsverkets befintliga sakkunskap anses således redan nu vara tillräcklig för att behandla de nya uppgifterna.

Tack vare överföringen av de uppgifter som beskrivs ovan minskar resursbehovet vid Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira. Det förändrade behovet av resurser bedöms dock inte vara betydande. Ämbetsverket behöver heller inte längre upprätthålla sakkunskap om specialkrav för läkarkontroller som berör sjöfart.

Överföring av beviljandet av cabotagetillstånd från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket. Beviljandet av cabotagetillstånd för sjöfart är ingen betydande myndighetsuppgift. Det behandlas endast några enstaka tillståndsansökningar per år. Tillståndsuppgiften medför inga betydande konsekvenser vad gäller resurser. Ur kommunikationsministeriets synvinkel är det enklare att upprätthålla enskilda tillståndsprocesser och personalens kompetens vid Trafiksäkerhetsverket än vid ministeriet.

4.2.4 Konsekvenser av förändringar som berör spårtrafiken för myndigheternas verksamhet

De föreslagna förändringarna vad gäller reglering av behörigheter inom järnvägstrafiken minskar antalet tillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljar i nuläget och ämbetsverket får en större tillsynsroll. Till följd av att antalet tillstånd minskar får ämbetsverket aningen mindre tillståndsinkomster, men på motsvarande sätt minskar också den arbetsmängd ämbetsverket använder för tillståndsarbetet. Slopandet av tillstånd medför dock i sin helhet ringa konsekvenser och förändringarna påverkar exempelvis inte antalet årsverken vid ämbetsverket. Överföringen av koncessionen från ministeriet till ämbetsverket påverkar i praktiken knappt alls ministeriets eller ämbetsverkets arbetsbörda eftersom antalet koncessioner som beviljas torde förbli lågt även i fortsättningen. Spårtrafiken i städer påverkas inte alls.

4.2.5 Konsekvenser av förändringar som berör vägtrafiken för myndigheternas verksamhet

Myndigheter som berörs av regleringen och genomförandet av yrkeskompetens för person- och godstransport är undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde (Utbildningsstyrelsen, läroanstalter på andra stadiet), kommunikationsministeriets förvaltningsområde, Trafiksäkerhetsverket och Försvarsmakten. Vid reformen kvarstår uppgifterna i huvudsak oförändrade och inga betydande konsekvenser för verksamheten har identifierats.

4.3 Miljökonsekvenser

4.3.1 Miljökonsekvenser av en bättre tillgång till information

Propositionen medför inte några identifierbara direkta konsekvenser för användningen av naturresurser eller energi, tillverkningen av produkter eller produkternas konsumtionsmönster, placeringen av funktioner, transportbehovet eller behovet att förflytta sig eller de inbördes förhållandena mellan olika transportslag, människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel, mängden utsläpp och avfall samt deras karaktär och behandlingen av dem, marken, vattnet, luften, klimatet och klimatförändringen, naturens mångfald, växtligheten samt organismer eller samhällsstrukturen, byggnader, landskapet, stadsbilden och kulturarvet.

Såsom det konstaterades redan under beredningen av första fasen av lagen om transportservice, kan genomförandet av förslagen ha betydande indirekta miljökonsekvenser. De viktigaste miljörelaterade utmaningarna inom transportsektorn är klimatförändringen, försämring av luftkvaliteten och buller. Transporterna förbrukar ca 20 % av den energi som används i Finland och transporternas andel av energiförbrukningen har ökat någon under senare år. Tillväxten i transporter ökar transporternas energiförbrukning, fast bilarnas energieffektivitet ständigt förbättras. Trafikens andel av Finlands utsläpp av drivhusgaser är ca en femtedel, varav 90 % uppstår i vägtransporter.

I regeringsprogrammet ställs det upp ambitiösa mål för minskningen av utsläpp från trafiken. Enligt regeringsprogrammet ska den inhemska oljeförbränningen halveras fram till 2030 och andelen förnybara bränslen i trafiken ska under samma tid öka till 40 %. Enligt preliminära bedömningar är de målen minst lika ambitiösa som de mål EU kan förväntas ställa upp för Finland.

De viktigaste metoderna för att minska utsläppen är att minska transporternas energiförbrukning (förbättra energieffektiviteten) och att ersätta fossila bränslen med andra alternativ. 43/2013De viktigaste målen för miljöarbetet inom transportsektorn och handlingslinje för alla trafikslag ingår i miljöstrategin för transportsektorn som färdigställts 2013 (KoM:s publikationer 43/2013).

På längre sikt är inte ökningen av andelen alternativa drivmedel för transporter tillräcklig som enda metod att minska utsläppen från transporter. Den mängd energi transporterna förbrukar är så stor på årsnivå, att det inte är möjligt att täcka hela energibehovet med förnybara råvaror. Därför behövs också åtgärder för att minska transporternas energiförbrukning.

Nya digitala tjänster och fenomen inom delningsekonomin ökar bl.a. intresset för bilpooler. Enligt nationella och internationella undersökningar kan en bil som används gemensamt t.o.m. ersätta 8–25 privatägda bilar, och dessutom ökar gångens och cyklingens andel av färdsätten. Bl.a. i en utredning som Åbo stad låtit göra räknar man upp de viktigaste miljöskyddskonsekvenserna av bilpooler: mindre körning vilket leder till mindre utsläpp och trafikstockningar, mindre utrymmesbehov i städerna, ökning av kollektivtrafikens, gångens och cyklingens andel som färdsätt, snabbare uppdatering av materiel samt allmänt taget mer mångsidiga mobilitetsmönster bl.a. till följd av resekedjetänkande. Också effekterna på utsläppen är avsevärda. Samåkning ökar dessutom effektivt bilarnas nyttjandegrad, som traditionellt har varit mycket låg. Utifrån en EU-utredning har det uppskattats att förändringar i fördelningen mellan olika färdsätt åstadkommer en övergång från personbilism till andra färdslag som motsvarar 11,7 miljarder personkilometer, vilket motsvarar en nytta om 55,2 miljoner euro i form av mindre utsläpp. Tillsammans med inbesparingarna i olyckskostnader är nyttan 94,4 miljoner euro.

	Minskade utsläpp			
	Minskade kör-prestationer (mrd. km)	CO2 (milj. ton)	HC, CO, Nox (Nox-ekv. ton)	Partiklar (ton)
Finland	1,4	0,2	264,7	0,5
EU-28	97,1	13,1	18 152,0	103,8

Tabell. Minskningen av körprestationer och utsläpp pga. ändrad fördelning mellan färdsätten tack vare integrerad data och biljettsystem. Källa: "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" ("http://ec.europa.eu/transport/themes/" http://ec.europa.eu/transport/themes/ its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf).

Enligt en bedömning av World Economic Forum kan digitaliseringen och tjänstefieringen av persontransporter på global nivå under 2016–2025 medföra en vinst på sammanlagt 3 100 miljarder dollar för samhället och miljön i form av tidsbesparing samt färre trafikstockningar, olyckor och mindre utsläpp. På motsvarande sätt uppnås en vinst på 2 400 miljarder dollar inom logistiken. Genom ändringarna uppnås en inbesparing på cirka 540 miljoner ton CO2-utsläpp inom persontrafiken och cirka 9 900 miljoner ton inom logistiken. (World Economic Forum (2017): Digital Transformation Initiative - rapportsammandrag. World Economic Forum, januari 2017). De förslag som gäller tillgång på någon annans vägnar och trafik- och transportregistret medför inte i sig några stora vinster, däremot möjliggör den uppkomsten av ett ekosystem av mobilitetstjänster och utveckling av transportmarknaden. Verksamheten kring utveckling och produktion av mobilitetstjänster kräver möjlighet till omfattande massutlämnande av trafikinformation för att tröskeln för att använda informationen och därmed även den ekonomiska risk som utvecklingen av applikationer medför ska vara så låg som möjligt.

4.3.2 Yrkeskompetens

De ändringar som gäller yrkeskompetens för den personal som medverkar till utbudet av transporttjänster inom trafiken bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljön. För sjöfartens del kan tillståndsplikten för utbildningsverksamhet och en noggrannare tillsyn över dess innehåll förbättra personalens miljömedvetenhet. För andra transportslags del föreslås inga sådana förändringar i kraven på kunskaper och utbildning som kan få miljökonsekvenser.

4.4 Övriga samhälleliga konsekvenser

4.4.1 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för jämställdheten och jämlikheten

Vid registerföring och utlämnande av information iakttas lagstiftningen om skydd av personuppgifter. På detta sätt strävar man efter att, å ena sidan, skydda individens rättigheter till integritet och, å andra sidan, säkerställa lika rättigheter till uppgifter om sig själv för alla. Information lämnas ut likvärdigt till alla som uppfyller villkoren för att få information. Villkoren berör främst rätten till information som innehåller personuppgifter. Via ett öppet gränssnitt lämnas inom tillåtna gränser ut information till alla som är intresserade av informationen. Användarna registreras inte och avgränsas därmed inte på detta sätt. Registerföringen, utlämnandet av uppgifter eller användningen av öppna data kopplas inte till könet hos den person som registrerats

eller som begärt att få information. Man kan på dessa grunder anse att propositionen stöder jämlikhet och icke-diskriminering och inte medför några konsekvenser som är beroende av könet.

4.4.2 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för barn

Trafik- och transportregistret innehåller information om minderåriga i form av beviljade körrätter och uppgifter om ägare och innehavare av fordon. I detta hänseende förändrar propositionen inte registrens nuvarande innehåll. Vid utlämnande av information iakttas samma principer om skydd av personuppgifter enligt lagstiftningen som vid andra situationer där information lämnas ut och därmed säkerställs integritetsskyddet. I förordningen om dataskydd finns bestämmelser om behandling och skydd av information om minderåriga. Förordningen har beaktats i propositionen.

4.4.3 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för människors psykiska eller fysiska hälsa, välfärd och fördelningen av välfärd

Bestämmelserna om register och utlämnande av information medför inga direkta konsekvenser för befolkningens hälsa eller konsekvenser för möjligheten att utnyttja social- och hälsovårdstjänster.

I sättet på vilket yrkeskompetens inom person- och godstrafik erhålls eller fördelningen av befogenheter mellan myndigheterna vad gäller frågor som berör yrkeskompetens inom vägtrafiken kan inte identifieras några direkta eller indirekta konsekvenser för befolkningens hälsa eller konsekvenser för möjligheten att utnyttja social- och hälsovårdstjänster eller för välfärden.

Inte heller de övriga bestämmelserna som föreslås medför några direkta konsekvenser för den psykiska eller fysiska hälsan, välfärden eller fördelningen av välfärd.

4.4.4 Konsekvenser för medborgarnas ställning och verksamheten i samhället

4.4.4.1Konsekvenser av en bättre tillgång till information

Propositionen förenhetligar informationsinnehållet i registren och praxisen för utlämnande av information, vilket ger de personer som registreras bättre möjlighet att förstå vilka uppgifter om dem som registreras, hur uppgifterna behandlas och vad de används för. Detta förbättrar transparensen i myndighetsverksamheten. Förenhetligandet av registrens informationsinnehåll och ett mer omfattande utnyttjande av befintlig information stöder principen om att kunden endast behöver lämna in uppgifter en gång även om han eller hon uträttar flera olika typer av ärenden vid ämbetsverket. Samtidigt går det snabbare att uträtta ärenden och behandla ett ärende. Eftersom information görs tillgänglig på ett tydligare och bättre sätt förbättrar förslaget medborgarnas verksamhetsmöjligheter genom att tillhandahålla information som underlag för delaktighet i samhället, bedömning av det offentliga beslutsfattandet och påverkan. Genom att öka mängden information som kan utnyttjas stöder man också den tredje sektorns möjligheter att utveckla applikationer.

Möjliggörandet av lösningar enligt konceptet Mina data genom att erbjuda datakällor förbättrar medborgarnas möjligheter att använda och kontrollera registeruppgifter om sig själva. Tack vare verksamhetsmodellen med egna data kan man effektivisera transparensen i utnyttjandet av information och göra det möjligt att effektivt tillgodose rättigheterna för den som registrerats.

Förenhetligandet av registren för trafik och transport och praxisen för utlämnande av information samt genomförandet av lösningar enligt konceptet Mina data stöder delprojektet ”Gemensam informationsförvaltning” som ingår i regeringens spetsprojekt för digitalisering av offentliga tjänster (Finansministeriet (2017): https://wiki.julkict.fi/julkict/yti, hämtad 24.3.2017).

Enskilda personers rättssäkerhet kommer även i fortsättningen av tryggas genom iakttagande av lagstiftningen om skydd av personuppgifter. Trots att volymen av datalager som används på nytt har ökat säkerställs den registrerades rättigheter med anknytning till privatlivet, och samtidigt säkerställs att regleringen är förenlig med den allmänna dataskyddsförordningen. Frågor som berör datasäkerhet och dataskydd behandlas i mer omfattande utsträckning i samband med konsekvenserna för informationssamhället.

4.4.4.2 Utvecklingen av transportverksamheten

De förändringar i fråga om tillgång till transportmarknaden och yrkeskompetensen för yrkespersoner inom transportbranschen som föreslås i denna proposition bedöms inte få några betydande konsekvenser för medborgarnas ställning och aktivitet i samhället.

4.4.5 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för sysselsättningen och arbetslivet

Det har uppskattats att de företag som använder information som Trafiksäkerhetsverket lämnar ut i framtiden kommer att sysselsätta cirka 1 200 personer.

För närvarande spelar informationsarbetet inom transportsektorn en liten roll för arbetsmarknadens struktur som helhet. Enligt Statistikcentralen sysselsatte informations- och kommunikationssektorn 87 763 personer i Finland 2014, medan det sammanlagda antalet sysselsatta var 2,27 miljoner personer. Andelen informationsarbetare inom transportsektorn som omfattas av propositionen utgör en dryg procent av dem som arbetar inom informations- och kommunikationssektorn. Den totala ekonomiska och sysselsättande effekten av företagsverksamhet kring trafikinformation och mobilitetstjänster kommer i fortsättningen att följas inom ramen för uppföljningen av konsekvenserna av det första skedet av lagen om transportservice.

Det har bedömts att ändringsförslaget i betydande utsträckning kommer att leda till ny affärsverksamhet bland annat inom forskning, utveckling och mobilitetstjänster. Konsekvenserna för de anställdas ställning, lön, arbetstider, arbetarskydd, utbildning och arbetsförhållandenas karaktär beror emellertid på samhälleliga förändringar av mer omfattande karaktär än denna proposition.

Förändringarna i luftfarten, sjöfarten och spårtrafiken kan inte bedömas påverka sysselsättningen och arbetslivet i någon desto större utsträckning, även om minskningen av den administrativa bördan är positiv för företagen. Det kan bedömas att reformerna av utbildningen inom sjöfart åtminstone tryggar och sannolikt även främjar finländska sjömäns sysselsättning även på andra länders fartyg.

Reformen av yrkeskompetens inom vägtrafik kan bedömas leda till större flexibilitet vid skaffandet av yrkeskompetens och därigenom främja sysselsättningen och tillgången till arbetskraft. Person- och godstransporterna sysselsätter cirka 70 000 förare inom godstransporter och 12 000 bussförare. Största delen av företagen inom biltransportsektorn i Finland är små: ungefär 50 procent sysselsätter 1–9 arbetstagare och tjänstemän. Cirka 2 procent av företagen sysselsätter minst 300 arbetstagare och tjänstemän, men deras andel av det totala antalet anställda inom branschen är cirka 40 procent. Det finns många arbetsplatser på landsbygden, där det i övrigt erbjuds få arbetsplatser. Sysselsättningsläget anses vara ganska bra ur branschens egen synvinkel. Ekonomiska konjunkturer påverkar främst godstransporter, medan busstrafiken i stor utsträckning inte påverkats av ekonomiska konjunkturer. Det bedöms att branschen i framtiden kommer att behöva cirka 5 000 nya arbetstagare per år, varav ungefär 3 000 lastbilsförare, 700 bussförare och resten för övriga uppgifter. Vid årsskiftet 2017 bedömde cirka 10 procent av transportföretagarna att de kommer att behöva ett större antal förare inom den närmaste framtiden, cirka 10 procent bedömde att de behöver färre förare och cirka 80 procent bedömde att de klarar sig med samma antal som förut.

Av alternativen för avläggande av yrkeskompetens för person- och godstransport producerar den nuvarande modellen som grundar sig på utbildning ungefär 6 000 personer som uppnått yrkeskompetens för arbetsmarknaden per år. Detta svarar enligt transportsektorns egen bedömning väl mot det årliga behovet av arbetskraft. Alla personer som uppnått yrkeskompetens börjar inte naturligt arbeta inom transportsektorn, så den nuvarande verksamhetsmodellen skapar också i viss mån ett överskott av förare med yrkeskompetens, som kan svara mot till exempel vikariebehov.

I den föreslagna modellen hålls utbildningen för snabbförvärvad grundläggande yrkeskompetens kvar, vilket torde göra det möjligt för Försvarsmakten och yrkesläroanstalterna att fortsätta med sin nuvarande verksamhet och därigenom bibehålls ett jämt antal personer som avlägger yrkeskompetens. Enbart Försvarsmakten utbildar varje år 3 000 behöriga förare, vilket motsvarar transportsektorns bedömning av behovet. De personer som utbildas vid yrkesläroanstalter ger mer svängrum vad gäller att fylla behovet. Det uppstår knappt alls något överskott av förare med yrkeskompetens.

4.4.6 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för brottsbekämpningen och säkerheten

Författningsförslagets huvudsakliga konsekvenser för brottsbekämpningen och säkerheten uppstår tack vare ett bättre och smidigare samarbete mellan myndigheterna kring registeruppgifter och överföring av information mellan olika register.

Frågor som berör informationssäkerhet och informationssystemsäkerhet behandlas nedan i punkten om konsekvenser för informationssamhället.

Förslaget om att ta i bruk ett godkännande av anordnare av utbildning inom sjöfart och utbildning inom sjöfart gör den utbildning som ger yrkeskompetens mer enhetlig och säkerställer en enhetlig kvalitetsnivå, vilket

indirekt påverkar säkerheten inom sjöfarten genom att sjöfararna är behöriga och har en enhetlig kunskapsnivå.

Vad gäller säkerheten inom sjöfarten är också förslaget gällande reglering av den vårdande läkarens anmälningsplikt och rättigheter av betydelse. Skyldigheten att anmäla sjukdomar som försämrar funktionsförmågan hos personal som ansvarar för säkerheten minskar risken för att personalen inte kan agera enligt säkerhetssystemet i sitt normala arbete, än mindre i avvikande situationer. Om en eventuell hälsorisk förverkligas finns det risk för en storolycka.

Sättet på vilket yrkeskompetens inom person- och godstrafiken avläggs påverkar inte direkt sannolikheten eller benägenheten för brott och gör det inte direkt lättare att begå brott. En person som klarat provet bör uppfylla villkoren för yrkeskompetens vad gäller krav på ålder, kunskaper och färdigheter oberoende av om utbildningen avläggs som ett avslut på en period av grundläggande utbildning eller som ett fristående prov. I teorin gör en utbildning för grundläggande yrkeskompetens det möjligt att bedöma kandidaten under en längre tid, men det är osannolikt att man skulle kunna identifiera faktorer som tyder på brottsbenägenhet eller säkerhetsrisker under utbildningen.

Logistik- och transportsektorn är en del av försörjningsberedskapen, det vill säga tryggandet av nödvändiga basfunktioner i samhället i exceptionella situationer. Försörjningsberedskapen inom logistik- och transportsektorn koordineras av infrastrukturavdelningen vid Försörjningsberedskapscentralen, försörjningsberedskapsorganisationens logistiksektor och de pooler för land-, vatten- och lufttransport som sektorn styr.

4.4.7 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för den regionala utvecklingen

Propositionen möjliggör utvidgad användning av informationsmaterial vid utveckling av applikationer och tjänster, vilket ökar antalet arbetsplatser inom informationssektorn. Information, informationsarbete och produkter av informationsarbetet, det vill säga applikationer och tjänster, är i stor utsträckning oberoende av plats, så de nya företag och tjänster som uppstår gör det möjligt för småföretagare att placera sig även på små orter. I praktiken koncentreras emellertid arbetsplatser och småföretag inom informationsarbete till tillväxtcentren i Finland. Arbetstagarna inom informations- och kommunikationssektorn utgör cirka 4 procent av alla sysselsatta i landet, medan motsvarande andel är 8 procent i Helsingfors, 9 procent i Esbo och 6 procent i Tammerfors. Andelen personer inom informations- och kommunikationssektorn som är sysselsatta inom transportsektorn är dock mycket ringa, så propositionens konsekvenser för den regionala utvecklingen kan betraktas som neutrala.

Sättet på vilket yrkeskompetens för person- och godstransporter avläggs är oberoende av region. Avregleringen av sättet på vilket den kunskap som krävs för yrkeskompetens förvärvas kan emellertid försämra lönsamheten i synnerhet för små utbildningscenter. En formbunden utbildning kan som modell för affärsverksamhet vara mindre riskbenägen än utbildning som förbereder inför ett fristående prov. Konsekvensen riktas sannolikt regionalt enligt efterfrågan så att utbildningscenter på mindre orter har en sämre konkurrenskraft i förhållande till utbildningscenter i större tätorter. Den regionala konsekvensen kan betraktas som ringa såtillvida att de allra minsta aktörerna inom bilskolebranschen annars inte har möjlighet att erbjuda utbildning för yrkeskompetens bland annat på grund av att materielinvesteringarna är för stora.

4.4.8 Konsekvenser av en bättre tillgång till information för informationssamhället

Propositionen som helhet medför konsekvenser som främjar digitalisering och tjänstefiering av mobilitet. Dessa konsekvenser har beskrivits i föregående kapitel. I det här kapitlet ligger fokus på informationssäkerhet och dataskydd. Genom EU:s allmänna dataskyddsförordning harmoniseras skyddet för personuppgifter på en hög nivå inom hela EU. De föreslagna bestämmelserna inverkar inte på den höga skyddsnivån enligt den allmänna dataskyddsförordningen, utan handlingsutrymmet enligt förordningen utnyttjas framför allt i fråga om utlämnande av uppgifter. Genom lagförslaget försvagas inte dataskyddets nuvarande nivå. Däremot föreslås det att människornas möjligheter för att hantera sina egna data ska förbättras.

Tjänster på någon annans vägnar. Startpunkten av förslagen i III avd. 2 kap. 2 a § till tjänster på någon annans vägnar är att en person har kund- eller användarkonton både i den berörda tjänsten och i en tjänst hos den tjänsteleverantör som ges tillgång. Avsikten med bestämmelsen är inte att genomföra den överföringsrätt som avses i artikel 20 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Syftet med förslagen är att klargöra det genom konstaterandet att personuppgifter vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar endast får behandlas i den omfattning det behövs för att bekräfta identiteten. I praktiken är det fråga om att man genom att jämföra uppgifter på brukarkonton får säkerställa att personen är densamma. I regel är avsikten inte alls att personuppgifter ska överföras mellan brukarkonton. Sedan en kundhändelse inletts, förmedlar den tjänsteleverantör

som har tillgång på någon annans vägnar en identifieringskod till den som är förpliktad att ge tillgång. Efter det kan biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till mobilitetstjänster returneras genom automatiserad kommunikation med hjälp av koden från biljettransaktionen, utan att resenärens personuppgifter behöver överföras i identifierbar form. Dessutom kan det finnas behov av personuppgifter vid kundhändelser, om de behöver bifogas en biljettprodukt eller någon annan produkt som berättigar till att utnyttja en mobilitetstjänst (t.ex. namn, rabattgrundens art etc.). Eftersom det i varje händelse är fråga om tillgång till tjänster på kundens vägnar och på kundens initiativ, är det tillåtet att behandla personuppgifter på grund av ett medgivande eller avtal. Medgivandet ska uppfylla de kriterier som ställs upp i personuppgiftslagen och i fortsättningen i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Karaktären hos och behandling av det material som ingår i trafik- och transportregistret.

4.4.8.1 Data i trafik- och transportregistret och behandling av data.

Trafik- och transportregistret omfattar information om tillstånd för verksamhetsutövare, trafikmedel och persontillstånd. Informationsinnehållet i ett trafik- och transportregister bildas av uppgifter som kunder uppger i tillståndsprocesserna samt uppgifter från myndighetskällor och andra källor. Andra källor är bland annat tillverkare och importörer av trafikmedel, läroanstalter eller mottagare av prov, experter på hälso- och sjukvård, utövare av besiktningsverksamhet och Trafikförsäkringscentralen.

Den vanligaste processen för behandling av information vid Trafiksäkerhetsverket omfattar behandling av information som inkommer, tilläggsutredningar kring ansökningar och beslut. Informationen i registret behandlas också statistiskt bland annat vid uppföljning av lägesbilden för trafiken. Information lämnas ut till aktörer utanför Trafiksäkerhetsverket för myndighetsuppgifter och produktion av privata tjänster. Trafiksäkerhetsverket kan köpa tjänster med anknytning till registerföringen av privata eller offentliga tjänsteproducenter.

Ansvarsskyldigheten i EU:s allmänna dataskyddsförordning ålägger Trafiksäkerhetsverket att visa upp och dokumentera processerna kring behandlingen av personuppgifter och praktiska dataskyddsåtgärder genom vilka ämbetsverket konkret genomför kraven i dataskyddsförordningen vid behandling av personuppgifter. Ansvarsskyldigheten gör dataskyddsåtgärderna mer planmässiga och transparenta samt stärker den planeringsskyldighet som krävs i gällande lagstiftning i fråga om behandling av personuppgifter. Ansvarsskyldigheten kan bevisas till exempel genom en redogörelse om åtgärder för behandling av personuppgifter, uppförandekodex för olika ändamål och behandlingsåtgärder samt övrig dokumentation av processer i anslutning till behandlingen av personuppgifter. Registerbeskrivningar över Trafiksäkerhetsverkets personregister och redan befintliga uppförandekodexar justeras så att de svarar mot kraven i dataskyddsförordningen. I fortsättningen bör man också fästa särskild uppmärksamhet vid att processerna för behandling av personuppgifter dokumenteras på ett täckande och förståeligt sätt under hela informationens livscykel. Trafiksäkerhetsverket har ett gällande dataskyddscertifikat, enligt vilket Trafiksäkerhetsverkets informationssäkerhetssystem uppfyller kraven i standarden ISO/IEC 27001:2013. Trafiksäkerhetsverket kommer även i fortsättningen att ansvara för att förvara registrens informationsinnehåll på ett informationssäkert sätt och för att skydda gränssnitten.

I EU:s allmänna dataskyddsförordning omfattas en riskbaserad syn på omfattningen av den registeransvariges skyldigheter (t.ex. artiklarna 24, 25 och 32), den registeransvarige ska beakta behandlingens karaktär, omfattning, sammanhang och syften samt hur sannolika och allvarliga riskerna mot fysiska personers rättigheter och friheter är Skälen 84 och 90 i ingressen gäller bedömning av dataskyddets konsekvenser, och enligt dem bör riskernas ursprung, art, särdrag och allvar bedömas.

Enligt skäl 75 i ingressen uppkommer risker till följd av:

1. personuppgiftsbehandling som skulle kunna medföra fysiska, materiella eller immateriella skador, i synnerhet om behandlingen kan leda till diskriminering, identitetsstöld eller bedrägeri, ekonomisk förlust, skadat anseende, förlust av konfidentialitet när det gäller personuppgifter som omfattas av tystnadsplikt, obehörigt hävande av pseudonymisering eller annan betydande ekonomisk eller social nackdel,

2. om registrerade kan berövas sina rättigheter och friheter eller hindras att utöva kontroll över sina personuppgifter,

3. om personuppgifter behandlas som avslöjar ras eller etniskt ursprung, politiska åsikter, religion eller övertygelse eller medlemskap i fackförening, om genetiska uppgifter, uppgifter om hälsa eller sexualliv eller fällande domar i brottmål samt överträdelser eller därmed sammanhängande säkerhetsåtgärder behandlas,

4. om personliga aspekter bedöms, framför allt analyser eller förutsägelser beträffande sådant som rör arbetsprestationer, ekonomisk ställning, hälsa, personliga preferenser eller intressen, tillförlitlighet eller beteende, vistelseort eller förflyttningar, i syfte att skapa eller använda personliga profiler,

5. om det sker behandling av personuppgifter rörande sårbara fysiska personer, framför allt barn,

6. eller om behandlingen inbegriper ett stort antal personuppgifter och gäller ett stort antal registrerade.

Med hjälp av det riskbaserade angreppssättet skräddarsys skyldigheterna och skyddsåtgärderna i dataskyddsförordningen vid Trafiksäkerhetsverket utifrån de risker som finns och som uppdagas i behandlingen av personuppgifter. Riskbedömningen ska i fortsättningen alltid göras innan man börjar behandla de personuppgifter som är föremål för bedömningen. Den för Trafiksäkerhetsverkets personregister gemensamma verksamhetsmodellen för beskrivning och administrering av registren färdigställs 2017. Beskrivningar av informationsarkitekturen och informationsströmmarna som gjorts utifrån ämbetsverkets informationskapital skapar ett underlag för bedömningen av risker med anknytning till behandlingen av personuppgifter. Riskbedömningarna stöder den ansvarsskyldighet som fastställts för den registeransvarige och utredningen av vilka av den registeransvariges skyldigheter och de registrerades rättigheter som anknyter till behandlingen av de personuppgifter som utgör föremål för riskbedömningen. Trafiksäkerhetsverket lät 2016 i försökssyfte en utomstående tjänsteproducent göra två bedömningar av riskerna med anknytning till personuppgifter som grundar sig på kriterierna och kraven i dataskyddsförordningen (privacy impact assessment, PIA). Ämbetsverket har också låtit göra databokslut för 2015 och 2016, och i det senare behandlas konsekvenserna av EU:s dataskyddsförordning för ämbetsverkets verksamhet.

En fullskalig riskbedömning utförs i samband med Trafiksäkerhetsverkets bedömning av konsekvenserna för dataskyddet. Risker i den första kategorin uppstår om utomstående får tillgång till data eller om data hanteras i strid med lag. Ekonomisk skada kan t.ex. uppkomma vid felaktiga anteckningar om äganderätt. Genom tekniska lösningar förhindras att utomstående får tillgång till data. Att registret används enligt lag övervakas på teknisk väg, och i fråga om assisterande uppgifter som läggs ut på entreprenad bedöms alltid tillförlitligheten enligt lag. Till den delen sker ingen förändring i förhållande till nuläget.

Syftet med förslaget är att främja nyttjande av data genom nya utlämningsrutiner. I fråga om offentliga uppgifter finns det en spänning mellan offentlighetsprincipen å ena sidan och å den andra nyttjandet av data samt skyddet för personuppgifter. Enligt de föreslagna bestämmelserna beror sättet för att lämna ut uppgifter på uppgifternas mängd och art. Så minskas riskerna. Dessutom ska envar ha rätt att förbjuda att ens uppgifter lämnas ut. Till den del data anonymiseras och publiceras som öppna data, ökar identifieringsrisken till följd av att processorkraften ständigt ökar. Anonymiseringen av data bör ses som en kontinuerlig process där identifierbarheten bedöms regelbundet.

För den andra kategorin innebär förslaget ingen begränsning i den registrerades rättigheter enligt dataskyddsförordningen. Tvärtom strävar man efter att stärka människornas konkreta möjligheter att hantera sina egna data i enlighet med idén o mina data. Den registrerade ska dock inte ha rätt att hantera data som fåtts från straffregistret eller bötesregistret, och inte heller uppgifter om tillsyn eller påföljder. Den begränsningen behövs på grund av de uppgifternas art och syfte. En registrerad som kopierar sina uppgifter för sig själv ska se till att de kopierade uppgifterna är tillräckligt skyddade.

I den tredje kategorin ingår i trafik- och transportregistret medicinska uppgifter samt uppgifter om brott och förseelser. Så är fallet också för närvarande. Förutsättningarna för hanteringen och skyddsåtgärder behandlas i kapitel 2.3.1.4 i samband med hanteringens laglighet.

I fråga om den fjärde kategorin används trafik- och transportregistret inte för att bedöma personliga egenskaper eller skapa personprofiler. Av trafik- och transportregistret framgår dock indirekt information om förmögenhet, t.ex. i form av adress eller registrerade trafikmedel. Till den delen sker dock ingen ändring i förhållande till nuläget.

Uppgifter i den femte kategorin ingår i regel inte i trafik- och transportregistret.

I fråga om den sjätte kategorin innehåller Trafiksäkerhetsverkets register en stor mängd uppgifter om en stor grupp människor. Alla uppgifter i registret är dock inte personuppgifter. Med tanke på skyddet för personuppgifter ingår i registren tre slags uppgifter: andra än personuppgifter, personuppgifter och känsliga uppgifter (enligt dataskyddsförordningens terminologi särskilda kategorier av personuppgifter samt uppgifter om brott och överträdelser).

Trafiksäkerhetsverket har utsett en dataskyddsansvarig för att verkställa EU:s allmänna dataskyddsförordning. I slutet av 2016 inledde den dataskyddsarbetsgrupp som koordineras av den dataskyddsansvarige sin verksamhet. Syftet med dataskyddsarbetsgruppen är att identifiera och precisera kraven i dataskyddsförordningen på en praktisk nivå. Kraven riktas till såväl Trafiksäkerhetsverket som till de aktörer som agerar på uppdrag av ämbetsverket med anknytning till behandling av personuppgifter. Dataskyddsarbetsgruppen gör upp en beskrivning av nuläget och målet för dataskyddet som en konkret åtgärd. Arbetsgruppens mål är att planera och fastställa en tidtabell för de utvecklingsåtgärder genom vilka det strategiska målet kan nås före maj 2018.

Med inbyggt dataskydd och dataskydd som standard avses att principerna för dataskydd i EU:s dataskyddsförordning beaktas redan då behandlingen av personuppgifter planeras. Denna princip genomförs vid Trafiksäkerhetsverket med hjälp av bland annat interna anvisningar och förfaranden. EU:s dataskyddsförordning ålägger den registeransvarige att anmäla personuppgiftsincidenter till såväl tillsynsmyndigheten som den registrerade. Innan förordningen träder i kraft skapar Trafiksäkerhetsverket processer för observation av personuppgiftsincidenter, kommunikation i kris- och störningssituationer, anmälan av personuppgiftsincidenter och dokumentation av personuppgiftsincidenter.

Förslaget om ett enda register, i vilket registerbestämmelserna för olika transportslag samt registrens datainnehåll standardiseras, gör det möjligt att bättre uppfylla kraven i dataskyddsförordningen. I nuläget finns det flera register för olika transportslag och bestämmelserna om hantering av personuppgifter i de olika registren är olika. Exempelvis i lagen om fordonstrafikregistret och i lagen om farkostregistret föreskrivs mer noggrant än för andra transportslag om registrets datainnehåll, offentlighet och sekretess samt utlämnande av uppgifter. För vissa transportslag, t.ex. fartyg och spårbunden trafik, tillämpas offentlighetslagen i fråga om utlämnande av uppgifter.

Det är svårare att tillämpa principerna i dataskyddsförordningen på de nuvarande registren, bl.a. i fråga om hänvisningsplikten och informationens transparens. Ett enda trafik- och transportregister ger Trafiksäkerhetsverket möjlighet att bättre planera registeruppgifter som gäller transporter och registerföringen samt dokumentation och genomförande. Den registeransvarige kan uppfylla de skyldigheter som hör till registerföringen på ett enhetligt sätt i stället för att de genomförs enligt olika bestämmelser för olika transportslag. Med tanke på de registrerades rättigheter innebär enhetligheten bättre möjlighet att bedöma och få information om behandlingen av personuppgifter och hur den registrerades rättigheter i förverkligas i samband med den.

En lagstiftning som harmoniserar olika transportslag gör det också möjligt att standardisera registrets datainnehåll, hanteringen av personuppgifter och utlämnandet av uppgifter. En större registerhelhet gör det möjligt att bättre planera registerföringen som helhet så att dataskyddskraven kan uppfyllas bättre än hittills. Eftersom uppgifter om den registrerade också i nuläget kan finnas i flera av Trafiksäkerhetsverkets register, kommer ett enda register att möjliggöra en enhetlig behandling av personuppgifter och information om den till den registrerade.

I den föreslagna registermodellen har den registrerade bättre möjligheter än tidigare att förstå sina rättigheter och hur de kan uppfyllas. I dataskyddsförordningen betonas den registrerades rätt att få upplysningar om behandlingen av sina personuppgifter på ett transparent och lättförståeligt sätt. Det har också betydelse att grunden för Trafiksäkerhetsverkets behandling av personuppgifter är fullgörandet av en lagstadgad uppgift. Därför tillämpas alla den registrerades rättigheter enligt dataskyddsförordningen inte fullt ut i myndighetens verksamhet. Det ställer särskilda krav på hur de registrerade enligt kraven i dataskyddsförordningen informeras om sina rättigheter och hur de uppfylls. Dataskyddsbeskrivningarnas innehåll kan t.ex. standardiseras betydligt mer än i nuläget.

I gällande lagstiftning föreskrivs skilt för olika transportslag bl.a. om den registrerades rätt att förbjuda att egna uppgifter lämnas ut. I denna proposition föreslås att de registrerade ska ha rätt att förbjuda att uppgifter lämnas ut till andra än myndigheter och för andra syften än skötseln av lagstadgade uppgifter. De registrerade ges möjlighet att enhetligt hantera förbud som gäller alla transportslag. Förbudet är mer omfattande än de registrerades rätt att motsätta sig att personuppgifter behandlas för direktmarknadsföring enligt artikel 21 i dataskyddsförordningen. Den registrerades förbudsrätt är också mer omfattande än den nuvarande förbudsrätten. Den möjlighet som nämns ovan att förbjuda behandling av personuppgifter i större omfattning än enligt dataskyddsförordningen bidrar för sin del till att den registrerades informationsautonomi förverkligas och att principen och verksamhetsmodellen för Mina data utvecklas.

I gällande registerbestämmelser saknas enhetliga bestämmelser om förvaringstiden för uppgifter. I propositionen föreslås bestämmelser om enhetliga förvaringstider för uppgifter, genom vilka kraven på minimering

av uppgifter i dataskyddsförordningen kan uppfyllas bättre än i nuläget. De föreslagna enhetliga bestämmelserna om behandling av personuppgifter ända från insamlingen av uppgifter tills de avförs stöder den registeransvariges hantering av uppgifternas livscykel och gör det möjligt att på ett begripligt sätt informera de registrerade om förvaringstiderna för och avförandet av uppgifter.

Med tanke på nyttjandet och digitaliseringen av data är det motiverat att övergå från transportslagsspecifika registerbestämmelser till standardiserade bestämmelser för större registerhelheter. Större registerhelheter gör det möjligt att också i fråga om tekniska lösningar planera och genomföra registerföringen så att man kan övergå från nuvarande transportslagsspecifika lösningar till att nyttja större datahelheter. Trafiksäkerhetsverket kan planera behandlingen av personuppgifter på ett sådant sätt som möjliggör principer för nyttjande och digitalisering av data. I dataskyddsförordningen åläggs den registeransvarige direkt att i förväg planera behandlingen av personuppgifter samt i alla situationer påvisa att kraven i dataskyddsförordningen iakttas i verksamheten. Till den delen försvagar de föreslagna bestämmelserna inte dataskyddet. Genom enhetliga bestämmelser säkerställs det att personuppgifter behandlas enligt samma principer för alla transportslag, och att behandlingen av personuppgifter ur den registrerades perspektiv inte sker på olika sätt beroende på i vilket register personuppgifterna behandlas.

Genom de föreslagna bestämmelserna åläggs Trafiksäkerhetsverket att överlåta uppgifter i avidentifierad form. När datalager öppnas i avidentifierad form (öppna data) ska den registeransvarige bedöma och utföra de tekniska åtgärder genom vilka dataskyddet och skyddet för individen genomförs. Nödvändiga åtgärder ska vidtas i förväg, eftersom lagstiftningen om behandling av personuppgifter inte tillämpas på avidentifierade data. Trots att ett datamaterial som öppnas kan anses tryggt med avseende på dataskydd och skyddet för individen kan det då material från olika datakällor kombineras och behandlas uppstå data där enskilda registrerade kan identifieras direkt eller indirekt. Sådana risker i fråga om dataskydd och informationssäkerhet kan identifieras t.ex. när data som samlats in vid myndighetsverksamhet nyttjas i stor omfattning. De föreslagna bestämmelsernas syfte är bl.a. behovet av bestämmelser om integritetsskydd och samhällets behov att få uppgifter om verksamhetsutövare inom transportsektorn.

Genom de föreslagna bestämmelserna utökas nyttjandet av data som samlats in i Trafiksäkerhetsverkets myndighetsverksamhet för sekundära ändamål som har samband med transporter. Ett omfattande nyttjande av data kan öka risken för missbruk av data t.ex. så att data som överlåtits till trafik- och transportregistret för lagstadgade syften trots allt nyttjas för andra syften. Trots att samma risk finns enligt gällande bestämmelser, kan det ökade nyttjandet av data också anses öka denna risk. Eftersom nyttan av att nyttja myndighetsdata och öppna data har identifierats och det anses nödvändigt att främja det, kan dess risker inte helt undanröjas. Ansvaret för att minimera riskerna vilar delvis hos de registeransvariga i fråga om behöriga åtgärder då uppgifter lämnas ut och data öppnas. Å andra sidan är den som tar emot uppgifter, t.ex. ett företag som nyttjar data, skyldig att iaktta lagstiftningen om behandling av personuppgifter då uppgifterna behandlas eller om det upptäcks att data som innehåller personuppgifter uppstår vid behandlingen av olika datamaterial.

Med beaktande av det som anförts ovan innebär de ändringar som gäller trafikregistren inte dataskyddet för personuppgifter. All behandling av personuppgifter innebär risker i fråga om dataskydd och informationssäkerhet. De nya sätten att behandla personuppgifter förutsätter att dessa risker har bedömts i den registeransvariges verksamhet och i behandlingen a personuppgifter. I dataskyddsförordningen förutsätts det att den registeransvarige har en bra planering av behandlingen av personuppgifter. Så kan riskerna väsentligt minskas och en behörig nivå på dataskyddet och informationssäkerheten tryggas.

4.4.8.2 Konsekvenser av trafik- och transportregistret för de registrerades rättigheter och friheter

Rätten att få transparent information om behandlingen av personuppgifter. EU:s dataskyddsförordning fastställer en öppen behandling av personuppgifter som standardvärde. Den ålägger aktörer att ge information om behandlingen av personuppgifter i en koncis, transparent och förståelig form. Informationen ska vara lättillgänglig. Informeringsskyldigheten inbegrips i den gällande personuppgiftslagen (523/1999, 2 kap. 10 § och 6 kap. 24 §). EU:s dataskyddsförordning specificerar och utvidgar det som föreskrivs i personuppgiftslagen.

Trafiksäkerhetsverket har med personuppgiftslagen förenliga registerbeskrivningar över sina register som innehåller personuppgifter. Registerbeskrivningarna och annan information som berör behandling av personuppgifter uppdateras under övergångstiden för dataskyddsförordningen så att de svarar mot den rådande situationen och de specificerade och utvidgade skyldigheter som fastställs i förordningen. Propositionen om ett trafik- och transportregister stöder sig till dessa delar mot den allmänna lagstiftningen och fastställer inga tilläggsskyldigheter i förhållande till dataskyddsförordningen.

Rätten att få tillgång till sina egna uppgifter. EU:s dataskyddsförordning effektiviserar den registrerades rätt att få tillgång till sina egna uppgifter. I fortsättningen kan en begäran framföras även på andra sätt än skriftligen och med egen underskrift. Den registeransvarige är emellertid skyldig att identifiera den registrerade när denne utnyttjar sin rätt att få tillgång till personuppgifter. Genom skyldigheten kan rättigheten tillgodoses utan att andra personers rättigheter eller friheter kränks. Om den registrerade framför sin begäran elektroniskt, ska den registeransvarige skicka uppgifterna i ett elektroniskt format som används allmänt. I 26 och 28 § i personuppgiftslagen finns bestämmelser om rätten att få tillgång till sina egna uppgifter.

Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller i nuläget och i framtiden registrerade tillgång till egna uppgifter, i regel via elektroniska tjänster. De elektroniska tjänsterna ger den registrerades bättre möjlighet att få en överblick över vilka uppgifter som sparas i ärendeprocessen. Trafiksäkerhetsverket upprätthåller beredskap för att vid behov kunna skicka den registrerades egna uppgifter även på annat sätt. Propositionen om ett trafik- och transportregister stöder sig till dessa delar mot den allmänna lagstiftningen och fastställer inga tilläggsskyldigheter i förhållande till dataskyddsförordningen.

Rätten till rättelse och rätten att bli bortglömd. Enligt EU:s dataskyddsförordning har den registrerade rätt att be den registeransvarige att rätta felaktiga personuppgifter eller komplettera ofullständiga personuppgifter. I den nuvarande personuppgiftslagen (29 §) finns bestämmelser om rätten att rätta uppgifter, och utifrån detta har man redan nu kunnat komplettera ofullständiga uppgifter och kräva rättelse av Trafiksäkerhetsverkets nuvarande register. EU:s dataskyddsförordning tar inte ställning till hur dessa rättigheter genomförs. Propositionen om ett trafik- och transportregister ändrar heller inte praxisen.

Rätten att bli bortglömd tillämpas inte på Trafiksäkerhetsverkets verksamhet. Myndigheterna behandlar personuppgifter bland annat när de utövar offentlig makt, det vill säga till exempel när de beviljar tillstånd och behörigheter. Det skulle inte gå att utföra myndighetsuppgiften om registrerade hade rätt att kräva att deras uppgifter ska raderas och bli bortglömda. I propositionen föreskrivs om hur länge uppgifterna ska förvaras och hur de raderas.

5 Beredningen av propositionen

Beredningen av lagen om transportservice (ursprungligen transportbalken) inleddes i och med statsminister Sipiläs regeringsprogram. Ett beslut om lagstiftningsprojektet fattades i augusti 2015. Redan då konstaterades att det finns skäl att genomföra projektet i tre skeden, eftersom det är så omfattande. Regeringspropositionen om projektets första skede lämnades till riksdagen i september 2016 (Regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den RP 161/2016 rd). Projektets första skede fokuserade på att främja digitaliseringen av transportservicen och på en marknad för vägtransporttjänster. Riksdagen antog den nya lagen om transportservice i enlighet med regeringens proposition den 19 april 2017.

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Beredningen av det andra skedet av projektet inleddes på hösten 2016. En förslagspromemoria om det andra skedet publicerades i december 2016. Samma månad ordnades fyra möten för intressentgrupper, där man gick igenom målen med reformen med tanken på olika transportslag. I takt med att beredningen framskred ordnades fyra möten för intressentgrupper i februari och mars 2017, vid vilka man gick igenom de planerade ändringarna med tanke på informationen, transportmarknaden och yrkeskompetensen inom transportbranschen. Mötena för intressegrupper var öppna för allmänheten och kunde följas på nätet. Mötena för intressentgrupperna var öppna för alla och det var möjligt att följa med dem på nätet. Man kan fortfarande ta del av inspelningarna från mötena på kommunikationsministeriets webbplats.

Dessutom förde de beredande tjänstemännen separata diskussioner med representanter för olika intressentgrupper. Projektet anknyter till social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde vad gäller hälso- och sjukvårdsfrågor inom sjöfarten. Till denna del behandlades projektet i diskussioner mellan ministerierna samt i sjöfartsdelegationen som arbets- och näringsministeriet har tillsatt och i delegationens hälso- och sjukvårdsavdelning.

Projektet anknyter dessutom till undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde till den del som behörighetskraven inom både sjöfarten och vägtransporterna har inkluderats i flera yrkesexamina. I diskussioner med undervisnings- och kulturministeriet behandlades också reformen av yrkesutbildningen som är under beredning.

Tillsammans med försvarsministeriets förvaltningsområde behandlades reformens eventuella konsekvenser för den utbildning för yrkeskompetens inom vägtrafiken som ges i samband med beväringstjänsten.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Om utkastet till regeringsproposition lämnades sammanlagt 120 utlåtanden under remissrundan. Remissvar har lämnats av Akava rf, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Asiakkuusmarkkinointiliitto, Bil- och Transportbranschens arbetarförbund AKT rf, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Digital Forum Finland rf, Finanssektorn rf, Forssan Seudun Taksit ry, Finlands Näringsliv EK, Hämeen Taksiyrittäjät ry, INFRA rf, Invalidförbundet, ITS Finland ry, Keski-Suomen Taksiyrittäjät ry, Centralhandelskammaren, Maskinföretagarnas förbund, Konsumentförbundet, Kommunförbundet, Trafikplaneringsföreningen i Finland rf, Trafikförsäkringscentralen, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Bussförbundet rf, Logistikföretagens förbund rf, Lounais-Suomen Taksiyhdistys ry, Maa- ja metsätaloustuottajien keskusjärjestö MTK ry, MaRa ry, Skogsindustrin rf, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö, Synskadades förbund rf, Palvelualojen työnantajat PALTA ry, Huvudstadsregionens Taxiföreningar, Rahtarit ry, Byggnadsindustrin RT rf, RAKLI ry, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Finlands Advokatförbund, Finlands Bilskoleförbund, Finlands speditions- och logistikförbund rf, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Transport och Logistik SKAL ry, Suomen matkatoimistoalan liitto, Finlands Sjömans-Union, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry, Finlands Lokaltrafikförbund rf, Suomen Palvelutaksit ry, Suomen Taksiliiton Itä-Suomen alueyhdistys ry, Suomen Taksiliiton Lapin lääninyhdistys ry, Suomen Taksiliiton Oulun lääninyhdistys ry, Suomen Varustamot, Företagarna i Finland, Tilausajokuljettajat ry, Funktionärscentralorganisationen STTK, Veturimiesten Liitto ry, Allmänna Industriförbundet YTL, Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus, Meriturva, Aboa Mare Ab, Ajovarma, Destia Ab, Destia Rail Oy, Finavia Abp, Finnair Abp, HaminaKotka Satama Oy, Infotripla Oy, Motiva Ab, Olli Ruuskanen, Op Andelslag, Oy Pohjolan Liikenne Ab, Lähitaksi Oy, Telia Finland Oyj, TTV lippu- ja maksujärjestelmä Oy, Uber Finland Oy, VR Group Ab

Bland kommuner, städer och regionala aktörer har remissvar lämnats av Helsingfors stad, Tavastehus stad, Imatra stad, Joensuu stad, Kuopio stad, Villmanstrands stad, Uleåborgs stad, Riihimäki stad, Salo stad, Nyslott stad, Tammerfors stad, Åbo stad, Tusby kommun, Vanda stad, Södra Karelens förbund, Sydösterbottens förbund, Södra savolax landskapsförbund, Helsingforsregionens trafik, Tavastehus stad, Jyväskyläs regionala kollektivtrafikmyndighet, Lahtis regionala kollektivtrafikmyndighet, Uleåborgs regionala kollektivtrafikmyndighet, Birkalands förbund, Österbottens förbund, Tammerfors stadsregions samkommun, Åbo stadsregions kollektivtrafikmyndighet.

Bland ministerier och myndigheter har remissvar lämnats av NTM-centralerna, Södra Finlands regionförvaltningsverk, Försörjningsberedskapscentralen, Meteorologiska institutet, Folkpensionsanstalten, Konkurrens- och konsumentverket, Examenskommissionen för transportbranschen, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Justitieministeriet, Rättsregistercentralen, Utbildningsstyrelsen, Undervisnings- och kulturministeriet, Polisstyrelsen, Försvarsministeriet, Inrikesministeriet, Social- och hälsovårdsministeriet, Dataombudsmannen, Tullen, Arbets- och näringsministeriet, Arbetshälsoinstitutet, Finansministeriet, Valvira, Delegationen för rättigheter för personer med funktionsnedsättning (SHM), Kommunikationsverket, Miljöministeriet. Remissvar har ytterligare lämnats av Näringslivets forskningsinstitut ETLA, Olycksutredningscentralen, Tammerfors tekniska universitet, Statistikcentralen.

Propositionens målsättningar har i huvudsak fått understöd. Den mest kritiska responsen gällde de föreslagna ändringarna av yrkeskompetensen för vägtransporter samt förslaget om tillgång på någon annans vägnar. Bifogad finns en sammanställning av den viktigaste responsen per ämnesområde och dess inverkan i slutskedet av beredningen av utkastet till regeringens proposition. Respons av teknisk natur har beaktats i lagförslagen och i detaljmotiveringen till dem. Det går att bekanta sig med remissvaren i sin helhet på kommunikationsministeriets webbplats https://www.lvm.fi/asiat-aikajarjestyksessa/-/mahti/asianasiakirjat/73403.

5.2.1 Digitalisering och data

Mer enhetliga bestämmelser om register och att sammanföra registren i ett enda trafikregister får i huvudsak understöd hos olika slags remissinstanser. I synnerhet företagen och intresseorganisationerna fäster i allmänhet vikt vid principen att sättet att sända uppgifter ska vara praktiskt för aktörerna och inte förutsätta att aktörerna investerar i nya datasystem. Myndigheterna och ministerierna föreslår preciseringar, förutom i de lagar som gäller Åland.

Utifrån remissvaren har språkdräkten och de anknytande lagarna preciserats i fråga om tillämpningsområdet. Till den delen har det t.ex. klarare betonats att lagen om transportservice inte innebär några förändringar för registerföringen eller skyldigheten att föra register på Åland. I fråga om användningsändamålet föreslås det

redan i det utkast till proposition som sändes ut på remiss att också lagen om Trafiksäkerhetsverket ska ändras. Till verkets uppgifter fogas en uppgift som gäller utnyttjande av information, eftersom information i och med digitaliseringen har blivit en fast del av trafiken och trafikmyndighetsfunktionerna. Myndighetsuppgifterna måste utvecklas på motsvarande sätt. De föreslagna användningsändamålen för registret är alltså nära förknippade med Trafiksäkerhetsverkets uppgifter.

Inställningen till registrets datainnehåll är i remissvaren i huvudsak neutral och alla remissinstanser i alla kategorier ger förslag till preciseringar. Företagen och intresseorganisationerna påpekar att det inte borde föreskrivas att mer uppgifter än hittills ska lämnas in. Nödvändighetskravet föreslås fortfarande gälla för införande av uppgifter. Dataombudsmannen påpekar att bestämmelsen ska vara exakt avgränsad pga. det omfattande användningsändamålet.

Eftersom paragraferna om registret är horisontella, kan det se ut som att datainnehållet har utvidgats i jämförelse med de tidigare sektorvisa registerbestämmelserna. Mängden uppgifter som ska registreras utvidgad dock inte i förslaget: införandet av uppgifter förutsätter fortsättningsvis antingen behov eller nödvändighet. I föreslaget anges uppgifterna enligt uppgiftsslag, och en stor del av uppgifterna är andra än personuppgifter. De personuppgifter som ska föras in är redan noggrannare specificerade än andra uppgifter. I fråga om personuppgifter tillämpas principen om minimering av uppgifter, som härrör direkt från allmänna dataskyddsförordningen.

Förslaget att uppgifter som lämnas ut ska kunna utnyttjas bättre än hittills får brett stöd hos remissinstanser i olika kategorier. Å andra sidan betonas tillräckligt dataskydd och informationssäkerhet, liksom skyddet för affärshemligheter. En del remissinstanser önskar att information bättre ska kunna utnyttjas av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Dataombudsmannen anser att utlämnandet till en del av de föreslagna ändamålen bör granskas mot bakgrunden av förutsättningarna för en icke-sammanhängande behandling.

Granskningen av utlämnande av uppgifter i samband med en icke-sammanhängande användning har samband med dataombudsmannens förslag att avgränsa trafik- och transportregistrets användningsområde. Utgångspunkten i propositionen är att det är fråga om verksamhet inom registrets användningsområde. Det är nödvändigt att också myndigheternas uppgifter svarar mot förändrade behov i verksamhetsmiljön. En hög nivå på dataskyddet tryggas i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning, och i propositionen utnyttjas det nationella handlingsutrymme som ges i dataskyddsförordningen. Motiveringarna har dock kompletterats med en granskning ur en icke-sammanhängande användnings perspektiv, för den händelse att utlämnandet inte anses höra till registrets användningsområde.

Ett fåtal remissinstanser fäster uppmärksamhet vid paragrafen om *hantering av egna data,* eftersom bestämmelsen endast berör Trafiksäkerhetsverket. I allmänhet ses den skyldigheten och egendata-tänkandet som något positivt. Dataombudsmannen anser dock utifrån det nationella handlingsutrymmet enligt dataskyddsförordningen, att man inte kan föreskriva om skyldigheten ifråga. En arbetsgrupp som justitieministeriet leder lär senare komma med horisontell vägledning i fråga om handlingsutrymmet. Om Finland önskar utnyttja den betydande potentialen i myndigheternas register, bör dock det nationella handlingsutrymmet enligt förordningen utnyttjas.

Endast några remissinstanser uttalar sig om *utläggning av tjänster.* Utlåtandena berör kraven på exakt avgränsning i fråga om inspektionsrätt, tjänsteleverantörernas rätt att själva föra register samt tillämpningsområdet. Arbets- och näringsministeriet anser att förbudet mot underleverans bör omprövas.

Bestämmelserna om tillämpningsområdet har preciserats utifrån justitieministeriets remissvar. Till följd av arbets- och näringsministeriets remissvar har förbudet mot underleverans strukits. En bestämmelse om avgränsning av underleveranser finns i upphandlingslagen i fråga om upphandlingar på vilka upphandlingslagen tillämpas.

Att öppna sådana data som främjar resekedjetänkandet får i regel understöd hos remissinstanser i olika kategorier. Bland intresseorganisationer och företag väcker å andra sidan den strikta tidtabellen för förändringarna samt oron för företagshemligheter och förlorade möjligheter att utnyttja data kritik.

Att de uppgifter Trafiksäkerhetsverket får och de utredningar det utför öppnas får brett understöd hos remissinstanser i olika kategorier, förutsatt att tillräcklig vikt fästs vid skydd för yrkes- och affärshemligheter och enskilda användare inte kan identifieras. Propositionens motiveringar har kompletterats utifrån remissvaren. Om skyldigheten att sända uppgifter till Trafikverket föreskrivs redan i första fasen av transportbalksprojektet. De uppgifterna är i sådan form, att inget täckande register över individers rörelser uppstår hos verket.

Av de bestämmelser om information som ingår i propositionen har klart flest utlåtanden getts om tillgång på någon annans vägnar. Merparten om de städer, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter som lämnat utlåtanden anser i nästan likadana remissvar att tillgången på någon annans vägnar bör strykas ur utkastet till proposition eller inte ska gälla trafik som myndigheterna ordnar. Samarbetet bör alltid vara avtalsbaserat. Å andra sidan får också målet att främja ett resekedjetänkande stöd. I många remissvar sägs dock att bestämmelserna inte borde gå längre än EU-bestämmelserna eller första fasen av transportbalksprojektet. I utlåtandena fästs det dessutom vikt vid lagstiftarens skyldighet att utföra en grundlig konsekvensanalys.

Bland intresseorganisationerna möter tillgången på någon annans vägnar både stöd och motstånd. Den största oron gäller svårigheten att bedöma förslagets konsekvenser.

Bland företagen möter tillgången på någon annans vägnar både stöd och motstånd. I huvudsaken förhåller man sig positivt till resekedjetänkandet. De som motsätter sig påpekar att det primärt ska vara avtalsbaserat och att bestämmelserna ska vara tydliga.

Myndigheterna och intresseorganisationerna inom konkurrens- och konsumentsektorn stöder i huvudsak främjandet av resekedjor. Dock bör det fästas vikt vid att bestämmelserna som helhet är tydliga i fråga om kostnader, säkerhet och ansvar. Justitieministeriet fäster vikt vid att bestämmelserna ska vara koherenta med de konsumenträttsliga bestämmelserna.

En del av den negativa responsen hänger samman med att paragrafen är ny och har visat sig svårtolkad. Utifrån remissvaren har den föreslagna paragrafens språkdräkt förtydligats. Tillgången på någon annans vägnar motsvarar nu mer bestämmelserna om gränssnitt i första fasen av transportbalksprojektet. Det tas in ett nytt moment om dataskydd och informationssäkerhet. Till förslaget fogas också ett nytt moment som innehåller ett undantag från tillämpningsområdet för små aktörer samt ett moment där om skyldigheten att samarbeta, liksom i första fasen. Förslagets motiveringar har kompletterats. Det framgår t.ex. tydligare att principen om personbundna rabatter består. Det föreslås att bestämmelsens övergångsperiod ska sträcka sig till den 1 januari 2019. Konsekvenserna utreds närmare, liksom hur personuppgifter rör sig i den föreslagna modellen.

5.2.2 Utlåtanden om bestämmelserna om vägtransporter

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. I remissvaren ansågs det att tidpunkten för ändringar i bestämmelserna om yrkeskompetens är dålig, eftersom branschen också annars är i omvälvning till följd av den aktuella reformen av yrkesutbildningen. I flera remissvar fästs också uppmärksamhet vid att ett förslag till ändringar i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ännu är under behandling i EU.

Inställningen till att yrkeskompetensen för lastbils- och bussförare avläggs genom prov är i huvudsak kritisk och för många remissinstanser verkar det ha blivit oklart varför en övergång till provsystemet föreslås i propositionsutkastet. Både undervisnings- och kulturministeriet och Utbildningsstyrelsen motsätter sig förslaget. Det uttrycks en oro för att en övergång till provmodellen hotar verksamhetens finansiering. En viktig princip anses dock vara att befintliga kunskaper ska beaktas bättre än hittills och att sätten att avlägga yrkeskompetens ska vara mer individuella.

Många remissinstanser stöder att alla modeller som nämns i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik tas i bruk. Direktivets ordalydelse verkar tydligt peka i den riktningen att det inte är tillåtet att ta i bruk olika modeller parallellt. Under beredningen har det utretts att t.ex. Tyskland endast tillämpar provmodellen och utbildning i snabbare tempo, fast många har uppfattat att Tyskland tillämpar alla alternativ.

I remissvaren sägs det att förändringen minskar antalet sökande till breda yrkesutbildningar för förare och därmed förarnas kunskaper samt försvagar förutsättningarna för att ordna sådan utbildning i en situation då man inte känner till effekterna av reformen av yrkesutbildningen och de föreslagna ändringarna av utbildningens finansiering. Vidare sägs det att teoriprovet betonas i provmodellen, vilket inte motsvarar proven i yrkesutbildningen i fråga om påvisande kunnande om verkliga situationer i arbetslivet.

Utifrån remissvaren verkade det inte finnas tillräckligt stöd för att genomföra reformen, och därför har propositionen efter remissrundan ändrats så att nuvarande bestämmelser om yrkeskompetens består i huvudsak med samma innehåll, trots att redaktionella ändringar föreslås i bestämmelsernas utformning. De beror på strukturen i lagen om transportservice, där bl.a. bestämmelserna om myndigheternas verksamhet, utläggning av tjänster, registerföring och påföljder samlas i skilda avdelningar. En föreslagen ändring i sak är att begreppet yrkesutbildning ges en vidare definition än hittills. Den ändringen får inga omedelbara konsekvenser, men kan i någon mån leda till ökad utbildning för yrkeskompetens i samband med utbildning inom sådana yrkesområden där yrkeskompetens för tunga fordon ger ett mervärde.

Det föreslås att Utbildningen fortfarande ska fastställa grunderna för läroplaner och prov för utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. Trafiksäkerhetsverket fastställer läroplanerna för fortbildningen.

Undantaget från tillståndsplikt för taxitrafik för hemtjänst- och turismföretag. Aktörerna inom transportbranschen förhåller sig kritiskt till det föreslagna undantaget enligt vilket hemservice- och turismföretagare ska få utföra persontransporter i liten skala utan taxitrafiktillstånd. Det ansågs att propositionen försämrar kundsäkerheten, främjar den grå ekonomin och orsakar tolkningsproblem vid översynen.

Turismbranschens och industrins intresseorganisationer understöder förslaget. MaRa ry ansåg det befogat att undantaget bevaras, trots att det blir lättare än hittills att få tillstånd för persontrafik. Att förutsätta tillstånd av företag som erbjuder turism- eller inkvarteringstjänster när de transporterar kunder under de förhållanden som avses i bestämmelsen vore ett onödigt tungt myndighetsingrepp i förhållande till transporternas betydelse. Om transporterna beställs som underleverans ökar turismföretagens kostnader, vilket ökar turismtjänsternas pris. Att behålla undantaget skulle inte öka risken för grå ekonomi inom turismbranschen, eftersom företagen också annars är föremål för myndighetstillsyn och deras huvudsakliga verksamhet förutsätter registrering i arbetsgivar-, mervärdesskatte- och förskottsinnehållningsregistren.

Polisstyrelsen ansåg att bestämmelsen kan leda till tolkningsproblem. Folkpensionsanstalten lyfte fram frågan om sådana icke-professionella transporter alls ska kunna ersättas ur samhällets medel, eftersom de tillståndspliktens kvalitetskriterier inte uppfylls.

Då utlåtandena vägdes mot varandra var slutsatsen att stå fast vid lösningen i första fasen av transportbalksprojektet och inte föreslå något undanta från tillståndsplikten. Förutsättningarna för att få tillstånd kan inte anses oskäliga, och fördelarna med tillståndssystemet är viktiga också i hemtjänsten och turistservicen.

Lättnader från kraven på yrkeskompetens i icke- kommersiella persontransporter med personbil. Utanför EU-direktivets tillämpningsområde faller förarna till sådana fordon som används för andra än kommersiella transporter i privat bruk. I Finland har en så allmän bestämmelse ansetts alltför krånglig att övervaka och den har befarats leda till grå ekonomi. Enligt det propositionsutkast som sändes ut på remiss krävdes inte yrkeskompetens vid sådana transporter om passagerarna och deras eventuella intressebevakare är medvetna om saken. Remissinstanserna motsatte sig förslaget. Det ansågs att undantaget äventyrar trafiksäkerheten och kravet på kännedom för intressebevakaren ansågs svårt att övervaka. I utlåtandena framfördes inga andra förslag till hur nuvarande bestämmelser kan göras mer flexibla utan risk för att den grå ekonomin ökar och utan konsekvenser för trafiksäkerheten.

Hittills har man i bussar endast fått transportera personer som bor i samma hushåll som föraren, dessutom förutsatt att någon av dem äger bussen. I den fortsatta beredningen efter remissrundan fördes en korrespondens med dem som gett utlåtanden i frågan. Den nuvarande formuleringen är så strikt att den t.ex. inte möjliggör användning av minibussar "som personbil". Under den fortsatta beredningen har en sådan formulering fått understöd, att yrkeskompetens inte förutsätts vid sådana transporter med minibuss där endast personer som bor i samma hushåll som föraren eller högst tre andra personer är passagerare ("användning som personbil"), vilken har tagits in i denna proposition.

Förslag som gäller körtillstånd för taxiförare. I lagen om transportservice föreskrivs om körtillstånd för taxiförare. Under riksdagsbehandlingen av lagförslaget ändrades bestämmelserna så att alla följdverkningar av ändringarna inte framkom i diskussionen. Taxiförbundet har i sina utlåtanden lyft fram vissa frågor för att lätta på den administrativa bördan av tillståndsplikten och öka myndigheternas prövningsrätt vid förnyandet av tillstånd, för att det strikta kravet i fråga om straffhistoria inte ska leda till att innehavare av körtillstånd i praktiken straffas flera gånger för samma gärning. Trafiksäkerhetsverket har stött förslagen, och de har tagits in i propositionen.

5.2.3 Utlåtanden om bestämmelserna om järnvägstrafik

I fråga om de förslag som gäller yrkeskompetens i järnvägstrafiken kritiserade remissinstanserna avgränsningen av tillämpningsområdet till att endast gälla lokförare. Till den delen kvarstår dock den redan länge beredda lösningen, som svarar mot verksamhetsmodellen enligt EU-direktivet. Lokförardirektivet gäller endast lokförare, och andra uppgifter regleras i säkerhetsstyrningssystemen, som operatörerna redan tillämpar. Det var inte möjligt att omfatta förslaget i remissvaren att tryggandet av säkerheten i järnvägssystemet som helhet entydigt ska vara myndighetens ansvar, eftersom också operatörerna har uppgifter för att trygga säkerheten. Aktörerna ska ha egna säkerhetsstyrningssystem, där också deras underleverantörer ska beaktas.

Utifrån remissvaren har bestämmelserna om förarbrev, utbildning, järnvägsläkare och järnvägspsykologer och motiveringarna till dem preciserats, men förslagen om nationella tilläggskrav har inte beaktats. Vårt nuvarande nationella dispenssystem är t.ex. inte i enlighet med lokförardirektivet. De dispenser som redan beviljats föreslås dock förbli i kraft. I fråga om avgränsningen av tillämpningsområdet för kompetenskrav kan det konstateras att verksamhet tillåts på sådana delar av bannätet som är operativt avskilda från det övriga järnvägssystemet. Operatören kan definiera hur det ska ske i sitt säkerhetsstyrningssystem. EU-bestämmelserna kräver inte en fysisk avgränsning a bannätet.

I propositionen föreslås inte att de nya bestämmelserna ska träda i kraft senare, eftersom bestämmelserna om behörighet i järnvägstrafiken redan har beretts i flera års tid och det alltså har funnits möjlighet att bereda sig på förändringen.

Efter remissrundan har propositionen kompletterats bl.a. med hänvisningar till den säkerhetskonsekvensbedömning som genomförts. En ändring som berör säkerheten är att förslaget att ta in en bestämmelse om försvagad handlingsförmåga har beaktats. Det föreslås att bestämmelsen tas in i järnvägslagen, liksom en motsvarande bestämmelse för luftfartens del finns i luftfartslagen. Bestämmelsen gäller utöver lokförare också andra personer som utför säkerhetsrelaterade uppgifter i järnvägstrafiken.

Behoven att precisera beredskapsparagrafen i järnvägslagen granskas i samband med helhetsreformen av järnvägslagen med beaktande av beredskapsbestämmelserna för transportsystemet och logistikkedjorna i övrigt.

Det föreslogs inga ändringar i de föreslagna bestämmelserna om järnvägsföretagens verksamhet.

Spårbunden stadstrafik. Helsingfors stad har i sitt remissvar ansett att de föreslagna bestämmelserna om spårbunden stadstrafik är tydliga. Enligt remissvaret kan dock det att uppgifterna för operatören och bannätsförvaltaren tas in i olika lagar göra bestämmelserna om spårbunden stadstrafik svårare att förstå. Under beredningen konstaterades det att det är följdriktigt att behålla bestämmelserna om transportverksamheten i spårbunden stadstrafik i lagen om transportservice, eftersom syftet är att lagen ska gälla transportsystemet som helhet.

5.2.4 Utlåtanden om bestämmelserna om sjöfart

För sjöfartens del kan man i samband med reformen utöver att göra reglerna lättare och tydligare också identifiera två viktiga mål: att ändra regleringen av sjöfartsutbildningen så att den uppfyller de internationella förpliktelserna samt att utveckla myndighetsverksamheten. Remissinstanserna förhöll sig positivt till att Trafiksäkerhetsverket föreslås få behörighet att godkänna anordnare av sjöfartsutbildning och utbildning som leder till behörighet. Det ansågs främja en god och jämn kvalitet i sjöfartsutbildningen. I remissvaren stöddes också allmänt det att behörigheten att godkänna sjömansläkare övergår till Trafiksäkerhetsverket, liksom att godkännandet för sjömansläkare blir tidsbegränsat.

Bland enskilda ändringsförslag kan nämnas förslaget att den längsta giltighetstiden för cabotagetillstånd i sjöfarten förkortas från ett år till ett halvt år. Det ändringsförslaget har inte beaktats i lagförslaget, eftersom det skulle öka den administrativa bördan både för dem som ansöker om tillstånd och för Trafiksäkerhetsverket som beviljar tillstånd. Dessutom har nuvarande system ansetts fungera väl. I remissvaren uttrycks en oro för om den utbildningsrätt som tre stora rederier beviljats med dispens fortsätter efter 2017. De dispenserna gäller lägre säkerhetsutbildning. Till den delen kan det konstateras att de nuvarande dispenserna är i kraft till den 31 december 2017 och att rederierna inom innevarande år bör ansöka hos Trafiksäkerhetsverket om förlängning av dem. Verket behandlar ansökningarna enligt gällande lag. Om dispenserna förlängs, förblir de enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen i kraft också sedan lagen om transportservice trätt i kraft och är i kraft under den tid som anges i beslutet. Därefter bör ansökan om godkännande för utbildningen göras enligt lagen om transportservice.

Inrikesministeriet föreslår att polisens och räddningsväsendets fartyg ska lämnas utanför kapitlets tillämpningsområde i likhet med försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg. Inrikesministeriet har också i ett tidigare sammanhang föreslagit för kommunikationsministeriet att räddningsväsendets fartyg ska lämnas utanför kapitlets tillämpningsområde. Försvarsmaktens fartyg används inte huvudsakligen i allmän trafik för befordran av passagerare eller last. Beredningen utmynnade ändå i att alla bestämmelser som tillämpas på fartyg i myndighetsbruk och konsekvenserna av ändringar ska bedömas närmare. Frågan kan tas upp i den tredje fasen av transportbalksprojektet.

5.2.5 Utlåtanden om bestämmelserna om luftfart

I fråga om flygtrafiken fästes uppmärksamhet vid propositionens konsekvenser för den finländska flygtrafikens konkurrenskraft. Finland bör inte ställa sådana tilläggskrav på flygbolagen, som försvagar deras konkurrensposition och därmed Finlands särställning som knutpunkt för flygtrafiken mellan Europa och Asien. Det bör inte ställas sådana oskäliga krav på utländska aktörer, som kan påverka flygbolags vilja att komma till Finland eller att samarbeta med finländska aktörer. I det sista beredningsskedet har propositionens tillämpningsområde preciserats.

Försvarsmakten konstaterade att det föreskrivs om undantag för militär luftfart i luftfartslagen. När en del av de krav som gäller flygbesättningar tas in i lagen om transportservice, gör det ses till att undantagen för militär luftfart består. Det har beaktats i det förslag till ändring av luftfartslagen som ingår i propositionen.

I remissvaren kommenterades också bestämmelsen om registrering av luftfartyg i flygbolags bruk. Eftersom en ändring av EU:s lagstiftning till denna del är under behandling, beaktades förslaget inte i detta skede. Senare bör bestämmelsen skrivas så att den stämmer överens med EU:s bestämmelser.

Finnair Abp föreslog att en gällande bestämmelse om icke-reguljär flygtrafik ändras. Bolaget föreslog att möjligheten att neka icke-reguljär flygtrafik på rutter där reguljär flygtrafik bedrivs utvidgas, eftersom bestämmelsen är otydlig och ologisk. Under beredningen konstaterades man inte känner till några fall där otydligheten skulle ha konkretiserats. Den föreslagna förändringen skulle ha inneburit en ny begränsning av näringsfriheten, när Finlands klara linje har varit att främja en ökning av och öppen konkurrens inom flygtrafiken. På EU:s inre marknad görs ingen skillnad mellan reguljär och icke-reguljär flygtrafik. Numera bedrivs väldigt "regelbunden" icke-reguljär flygtrafik ofta när rättigheter baserade på flygtrafikavtal saknas. Förslagets konsekvenser har inte utretts närmare, men med de motiveringar som framförs ovan har det inte beaktats i lagförslaget.

Arbets- och näringsministeriet påpekar att beskrivningen av propositionens konsekvenser för företag inom luftfartsbranschen är flyktig. Till den delen kan det konstateras att ändringarna är så små att inga betydande konsekvenser har identifierats. De konsekvenser som identifierats har lyfts fram i konsekvensbedömningen.

5.2.6 Utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen

Utkastet till proposition har behandlats i rådet för bedömning av lagstiftningen, som har avgett ett utlåtande i ärendet (http://vnk.fi/documents/10616/2913095/Lausunto+luonnoksesta+hallituksen+esitykseksi+liikenteen+palveluista+annetun+lain+muuttamisesta+8.8.2017/3bd53ab1-2d0c-41ec-ac35-66650a8e02f1?version=1.1). Rådet anser i sitt utlåtande att viktiga verkningsområden och verkningsmekanismer för reformen har identifierats och beskrivits i utkastet till proposition. Av beskrivningen av de ekonomiska konsekvenserna framgår de huvudsakliga konsekvenserna, hur de fördelas och en grov uppskattning av deras omfattning. Rådet för bedömning av lagstiftningen identifierar fem centrala utvecklingsobjekt. För det första rekommenderar rådet att de kvantitativa bedömningarna av de ekonomiska konsekvenserna bör presenteras i sammandrag, och anser att bedömningen av den nytta och de kostnader som reformen medför för olika aktörer samt kopplingarna mellan konsekvenserna bör preciseras. Rådet anser också att konsekvenserna för företagen bör bedömas mer ingående med tanke på företag av olika storlek. På grund av osäkerheten gällande de kvantitativa bedömningarna bör konsekvenserna pre- senteras i form av variationsintervall. Rådet anser att det i avsnittet om de samhälleliga konsekvenserna bör ingå en tydligare beskrivning av reformens konkreta verkningar, exempelvis vad gäller dataskyddet. I konsekvensbedömningen bör det även ingå en närmare beskrivning av de problem och risker som ansluter till att information görs tillgänglig.

Till följd av utlåtandet har propositionen kompletterats på det sätt som rådet för bedömning av lagstiftningen önskar. Någon sådan sammanfattning av de kvantitativa konsekvenserna som rådet föreslår har dock inte tagits in i propositionen, eftersom det i en så här omfattande proposition är utmanande att presentera en heltäckande tabell där alla konsekvenser beaktas likvärdigt. Propositionen har ändå kompletterats med en tabell i vilken de viktigaste konsekvenserna behandlas dels verbalt, dels med hjälp av kvantitativa konsekvensbedömningar.

Rådet för bedömning av lagstiftningen ansåg också att det bör ges en beskrivning av uppföljningen och utvärderingen av reformens konsekvenser. Till den delen framförs särskilt, att Trafiksäkerhetsverket redan i första fasen av lagen om transportservice har getts i uppdrag att bedöma transportsystemets funktion och konsekvenserna av lagen om transportservice samt att regelbundet rapportera om transportsystemets tillstånd. Enligt etablerad praxis har Trafiksäkerhetsverket regelbundet producerat rapporter om och beskrivningar av läget i trafiken (http://katsaukset.trafi.fi/). De nya bestämmelserna styr innehållet i bedömningarna,

och då data om transporter öppnas förbättras möjligheterna att producera exakt information om transportsystemet och dess funktion.

Bedömningen av konsekvenserna av lagen om transportservice och de ändringar i lagen som nu föreslås har planerats och arbetet inletts vid Trafiksäkerhetsverket. Vid planeringen av bedömningen av lagens konsekvenser har drygt 80 mätare identifierats, med vilkas hjälp man har identifierat de förändringar de viktigaste lagändringarna innebär för marknaderna för transporter och mobilitetstjänster samt för ekonomiska faktorer, myndigheternas verksamhet och samhället i allmänhet. Man har börjat avgränsa och ordna informationsinhämtningen. Utöver statistik- och registerdata följs lagens konsekvenser upp med en enkät som riktas till konsumenter och företagare, genom vilken förväntningarna på reformen samt erfarenheter av och åsikter om nuläget och förändringen utreds. En del av enkäten har genomförts redan innan lagen trätt i kraft. Enkäten ska upprepas under sensommaren 2018 och under 2020. Om lagens konsekvenser rapporteras preliminärt före utgången av 2018 och mer noggrant före utgången av 2020. Planen kompletteras vid behov med andra utredningar.

6 Andra faktorer som inverkar på propositionen

6.1 Propositionens samband med Ålands självstyrelse

I 18 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) nämns de frågor som hör till Ålands lagstiftningsbehörighet. Centrala punkter för denna proposition är punkterna 21 och 22, som gäller vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjöfarten samt näringsverksamhet. Enligt 27 § hör handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten samt luftfart till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 29 § hör bl.a. fartygsregister till rikets lagstiftningsbehörighet, och med lagtingets samtycke kan lagstiftningsbehörigheten helt eller till vissa delar överföras på landskapet genom lag. I denna proposition behandlas inte trafikinfrastruktur såsom vägar och farleder, utan endast den transportverksamhet som bedrivs där.

Till Ålands självstyrelse hör frågor om yrkeskompetens inom vägtrafiken. I de bestämmelser om vägtrafik som berörs i denna proposition nämns Åland i sådana sammanhang där syftet traditionellt har varit att meddela dem som läser och tillämpar lagen att Åland inte hör till lagens tillämpningsområde. Det sägs t.ex. i kapitlet om yrkeskompetens i vägtrafik att godkännandehandlingar som ett utbildningscentrum beviljar inte gäller på Åland.

Enligt 32 § i självstyrelselagen kan genom förordning och med landskapsregeringens samtycke uppgifter som hör till riksförvaltningen för viss tid eller tills vidare överföras på en landskapsmyndighet (överenskommelseförordning). Republikens president har utfärdat en sådan förordning (1404/2015) om allmän trafikplikt i lufttrafiken mellan Mariehamn och Stockholmsområdet. Ålands landskapsregering sköter sådana förvaltningsuppgifter som gäller allmän trafikplikt i lufttrafiken och som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen samt andra förvaltningsuppgifter som beror på denna plikt.

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart. Således hör fartygspersonalens behörighet till rikets lagstiftningsbehörighet. Statens ämbetsverk på Åland för även i framtiden register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.

Med stöd av republikens presidents förordning om utvärdering av sjöfartsutbildning i landskapet Åland (802/2005) sköter Trafiksäkerhetsverket för närvarande utvärderingen av sjöfartsutbildning på Åland till den del det förutsätts i STCW-konventionen. Eftersom det i propositionen föreslås en ny behörighet för Trafiksäkerhetsverket att i enlighet med STCW-konventionen godkänna anordnare av sjöfartsutbildning och utbildningar, behövs till denna del en ändring i republikens presidents förordning.

Bestämmelserna om trafikregistren på Åland och förande av de registren hör till området för Ålands självstyrelse. Lagen om transportservice innebär inga förändringar för registerföringen eller skyldigheten att föra register på Åland. Bestämmelserna i de gällande rikslagarna om olika transportslag förblir i kraft som sådana, och de bestämmelserna flyttas inte till lagen om transportservice.

6.2 Samband med andra propositioner

Samtidigt med denna proposition bereds flera propositioner som har samband med denna proposition. Landskapsreformen inverkar på de uppgifter som enligt lagen om transportservice hör till närings-, trafik- och miljöcentralerna. Slutbetänkandet från den kommitté som behandlat utvecklingen av Ålands självstyrelse, som har sänts ut på remiss, innehåller också förändringsförslag i fråga om transporter. I det projekt för ut-

veckling av räddningsväsendet som pågår vid inrikesministeriet (SM061:00/2015, SM Dno-2015-2070) granskas sådana bestämmelser i räddningslagen (379/2011) och lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) som föreslås ändras i denna proposition. Vid inrikesministeriet pågår också en totalreform av lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet, där polisens rättigheter att få och lämna ut uppgifter utvärderas. Det projekt som berör polisväsendet har tydliga kontaktpunkter med detta projekt, bl.a. eftersom polisen utnyttjar trafikregistren i sin verksamhet. Totalreformen av vägtrafiklagen har samband med denna proposition till den del det i denna proposition föreslås att vissa bestämmelser ska överföras från gällande vägtrafiklag till lagen om transportservice.

DETALJMOTIVERING

1 Motivering till lagförslagen

1.1 Förslaget till lag om ändring av lagen om transportservice

AVDELNING I: Allmänt

1 kap.: Allmänna bestämmelser

1 §. *Tillämpningsområde.* Till lagen fogas en paragraf som gäller tillämpningsområdet. Till följd av det flyttas de definitioner som hittills ingått i 1 § till 2 §. Lagen ska tillämpas på transportservice, på persontillstånd som har samband med den samt på trafik- och transportregistret.

I 2 mom. preciseras de allmänna principer som styr valet av tillämplig lag (bl.a. territorialprincipen, flaggprincipen, den aktiva personalitetsprincipen) så att transporttjänster med start eller ändpunkt i Finland faller inom tillämpningsområdet. Bestämmelsen riktar sig till tjänsteleverantörer, och innebär inte att tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta transporttjänsters kunder som bor i andra länder och som inte annars hör till tillämpningsområdet för finsk lag.

Genom denna paragraf begränsas inte tillämpningen av internationellt privaträttsliga bestämmelser i finländsk lag.

2 §. *Definitioner.* De definitioner som används på flera ställen i lagen finns i I avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice. I den första fasen av lagen om transportservice togs vissa definitioner som hänger samman med yrkesmässig vägtrafik in i paragrafen. Under beredningen av den nu aktuella andra fasen övervägdes om det är ändamålsenligt att likaså ta in motsvarande definitioner inom alla andra trafikformer i inledningen av lagen.

Med tanke på läsaren föreföll det ändå mest naturligt att begreppen definieras i de paragrafer som innehåller närmare bestämmelser om verksamheten. Till följd av den lösningen föreslås det att också en del definitioner inom vägtrafiken flyttas från denna allmänna definitionsparagraf till samma sammanhang som de paragrafer som gäller verksamheten. Därför föreslås det att definitionerna av yrkesmässig transport på väg och taxitrafik flyttas till II avd. 1 kap. 1 och 2 § i lagen om transporttjänster, där det föreskrivs om bedrivande av verksamhet.

Det föreslås att nya definitioner av EES-stat, persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare ska tas in i paragrafen. Med EES-stat avses Europeiska unionens medlemsstater och de andra stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Begreppet är etablerat i svenska språket, och genom att förkortningen används blir texten mer lättläst. I paragrafen föreslås ingå en definition av förmedlingstjänst. Med sådana paketresor som faller utanför definitionen av förmedlingstjänster avses i fortsättningen sådana paketresor som aves i lagen om sammanlänkade resetjänster.

Begreppet persontillstånd syftar likaså till att göra lagtexten mer lättläst. I lagen om transportservice ingår bestämmelser om flera olika tillstånd, licenser, behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis, behörigheter, kompetenser och andra myndighetsgodkännanden som kan beviljas fysiska personer. När det föreskrivs om förfaranden som gäller alla sådana tillstånd blir lagen mer lättläslig om helheten kan beskrivas med ett begrepp. När tillstånden regleras i samma lag kan man samtidigt också skapa ett enhetligt förvaltningsförfarande för dem till den del det inte finns särskilda skäl för ett avvikande förfarande. Det bidrar till en bättre förutsägbarhet och kvalitet i förvaltningen samt ett mer jämlikt kundbemötande.

I alla trafikformer krävs t.ex. ett tillstånd, en kompetens, en behörighet eller ett godkännande för att framföra trafikmedel. I paragrafen används ordet "tillstånd" som samlingsbegrepp för dem, och hela uppräkningen behöver inte upprepas på varje ställe. I många fall behövs något slags tillstånd redan vid förarutbildningen, t.ex. körkortstillstånd för fordon. En del fordonsförare är yrkesförare, men en betydande majoritet framför egna bilar i egenskap av privatpersoner. Också i flyg- och sjötrafiken kan privatpersoner framföra lättare materiel, men i spårvägs-

och spårtrafiken är alla förare yrkesförare. I den tunga vägtrafiken krävs utöver körkort också yrkeskompetens. Taxiförare å sin sida behöver ett körtillstånd för taxiförare.

Också för många andra trafikrelaterade uppgifter än att framföra trafikmedel krävs ett tillstånd, en kompetens, en behörighet eller ett godkännande. Inom luftfarten förekommer t.ex. utöver flygcertifikat jämte behörigheter också certifikat för servicepersonal, certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal, medicinskt intyg, certifikat för flygläkare, kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning, godkännande för teckengivare, godkännande för flygkontrollant samt certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg. Om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet inom sjöfarten har hittills föreskrivits i lagen om fartygspersonal och bemanningsförordningen. Bestämmelserna i lagen om fartygspersonal flyttas till föreliggande lagförslag. Dessutom föreskrivs det t.ex. i lotsningslagen (940/2003) om styrsedel och linjelotsbrev.

Om alla de persontillstånden föreskrivs inte i lagen om transportservice, men de ska antecknas i trafik- och transportregistret enligt de bestämmelser som föreslås ingå i avdelning V.

Med tillstånd för verksamhetsutövare avses tillstånd som kan beviljas juridiska personer (företag eller sammanslutningar). Olika slags koncessioner är typiska tillstånd för verksamhetsutövare. I flera fall kan dock tillstånd för verksamhetsutövare, t.ex. taxitrafiktillstånd, också beviljas fysiska personer. Därför föreslås samlingsbegreppet tillstånd för verksamhetsutövares i stället för organisationstillstånd. Med tillstånd för verksamhetsutövare avses andra tillstånd och godkännanden än persontillstånd för utövande av sådan verksamhet som nämns eller regleras i lagen om transportservice.

Koncessioner inom vägtrafiken är godstrafiktillstånd, gods- och persontrafiktillstånd samt taxitrafiktillstånd, om vilka föreskrivs i II avd. 1 kap. i lagen om transportservice, koncessioner för bedrivande av järnvägstrafik om vilka det föreslås bestämmelser i II avd. 5 kap., tillstånd för spårbunden stadstrafik (II avd. 6 kap.) samt trafiktillstånd för flygtrafik (II avd. 12 kap.). Inom sjöfarten finns inga koncessioner, utan det råder fri sjöfart enligt internationell rätt.

Förutom för att bedriva egentlig trafik krävs tillstånd t.ex. för att tillhandahålla trafikrelaterad utbildning, examinera prov och utfärda behövliga läkarutlåtanden och utföra hälsogranskningar. Verksamhetsutövare inom sjöfarten kommer i fortsättningen bl.a. att vara sådana utbildningsanordnare som Trafiksäkerhetsverket godkänner i enlighet med II avd. 11 kap. Också många andra trafikrelaterade funktioner kräver att de som utför dem har tillstånd, såsom t.ex. transport av farliga ämnen.

Det föreslås också bestämmelser om behandling av tillstånd för verksamhetsutövare med tanke på trafik- och transportregistret i V avd.

Till lagen fogas också en definition på dokument. Med dokument avses ett dokument som utfärdas elektroniskt eller i pappersform. Syftet med definitionen är att understryka att olika skriftliga meddelanden, utlåtanden, intyg och andra dokument också kan utfärdas elektroniskt.

AVDELNING II: Trafikmarknaden

1 kap.: Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §. *Transport av personer och gods på väg.* Definitionen av yrkesmässig transport på väg flyttas från I avd. 1 kap. 1 § till denna paragraf. Ändringen påverkar inte innehållet.

2 §. *Taxitrafik.* Definitionen av taxitrafik flyttas från I avd. 1 kap. 1 § till denna paragraf. Ändringen påverkar inte innehållet. Den yrkesmässiga transport som ingår i definitionen av taxitrafik definieras i 1 §.

I sitt betänkande över första fasen i lagstiftningshelheten fäster kommunikationsutskottet uppmärksamhet vid att det i fas II av lagstiftningshelheten innan denna lag träder i kraft bör bedömas om tillståndskravet bör utökas med en gränsdragning för verksamhet där persontransport endast är en mycket liten del av en helt annan servicehelhet. I betänkandet hänvisas det bl.a. till inkvarterings- och turismtjänster.

Under remissrundan i första fasen föreslogs en formulering i enlighet med artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EU:s förordning om trafikidkare) enligt vilken aktörer vilkas huvudsakliga verksamhet inte är bedrivande av persontrafik på väg ska falla utanför tillämpningsområdet. Ett så omfattande undantag vann dock inte understöd. I 4 § i gällande lag om taxitrafik ingår ett undantag från tillståndsplikten enligt vilket persontransporter får utföras med en personbil som innehas av ett tjänsteföretag när transporten ansluter sig till hemservice eller turistservice och utgör en del av det servicepaket som företaget erbjuder. Eftersom det enligt utskottets betänkande inte är nödvändigt att begränsa undantaget till att enbart gälla hemservice och turismtjänster, föreslogs det i utkastet till regeringsproposition en bestämmelse som baserar sig på gällande lag om taxitrafik enligt vilken persontransporter får utföras med en personbil som innehas av ett tjänsteföretag när transporten ansluter sig till hemservice eller turistservice och utgör en del av det servicepaket som företaget erbjuder.

Med beaktande av remissyttranden bedömdes det att den administrativa bördan och kostnaderna för att ansöka om taxitillstånd inte kan anses oskäliga och att tjänsterna kan beställas av dem som har tillstånd. Därför föreslås det att undantaget för hemservice- och turismtjänster och andra motsvarande tjänster inte inkluderas i lagen. Saken har behandlats närmare i stycke 3.3.5

3 §. *Beviljande av person- och godstrafiktillstånd*. I 3 mom. föreskrivs om den ansvariga person som ska utnämnas av en innehavare av person- och godstrafiktillstånd. Enligt bestämmelsen ska den person som ansvarar för trafiken uppfylla kraven enligt 1 mom. 2 och 5 punkterna. 2 punkten ändrade i riksdagsbehandlingen, men då beaktades inte ändringens inverkan på 3 mom. I punkten hänvisas till kraven enligt artiklarna 6–8 i EU:s förordning om trafikidkare. Den person som ansvarar för trafiken ska uppfylla kraven på gott anseende enligt artikel 6 i förordningen samt kraven på yrkeskompetens enligt artikel 8. Däremot gäller solvenskravet enligt artikel 7 inte den person som ansvarar för trafiken. Därför föreslås det att 3 mom. ändras så att det hänvisas till artiklarna 6 och 8 i EU:s förordning om trafikidkare samt till 1 mom. 5 punkten.

6 §. *Gott anseende hos fysiska personer*. Bakgrunden till bestämmelserna om fysiska personer utgörs av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, enligt vilken medlemsstaterna ska fastställa de förutsättningar som ska uppfyllas för att kravet på gott anseende ska uppfyllas. Enligt artikel 6.2 b ska kommissionen upprätta en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om allvarliga överträdelser av gemenskapsregler, utöver dem som anges i bilaga IV, som kan leda till förlust av gott anseende. Kommissionen har den 18 mars 2017 utfärdat förordning 403/2016, i vilken definitionen av gott anseende preciseras (Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende,

och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG). 2 mom. bör kompletteras till följd av den förteckning kommissionen godkänt i förordningen.

Samtidigt förtydligas bestämmelsen i 1 mom. om betydelsen av fängelsestraff vid bedömningen av gott anseende. Lindrigare gärningar, för vilka påföljden är bötesstraff eller någon administrativ påföljd, leder till förlust av gott anseende först vid fyra påföljder under en två års period. Eftersom fängelsestraff utdöms för grövre gärningar, är utgångspunkten att frågan om förlust av gott anseende ska prövas omedelbart efter det första fängelsestraffet.

9 §. *Ändring och förnyande av tillstånd*. I samband med riksdagsbehandlingen av lagen om transportservice beslöts det att taxitillstånden ska vara tidsbegränsade. I regeringens ursprungliga proposition föreslogs det att taxitillstånden ska vara i kraft tillsvidare. Då de i riksdagen gjordes tidsbegränsade, märkte man inte att paragrafen om förnyande av tillstånd behövde ändras. Därför föreskrivs det endast om förnyande av person- och godstrafiktillstånd i den godkända 9 § 2 mom. Det föreslås att texten ändras så att samma bestämmelse också gäller förnyande av taxitillstånd.

15 §. *Fordon som används i trafik.* I paragrafen har ingått en hänvisning till lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). Eftersom det föreslås att lagen om fordonstrafikregistret ska upphävas, föreslås det att den hänvisning som ingått i denna lag ändras till att gälla det trafik- och transportregister som avses i V avd. kap. 1 §.

2 kap.: Internationella vägtransporter

1 §. *Definitioner av internationell vägtransport.* I kapitlets första paragraf ingår sådana definitioner som används i kapitlet. Då lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000) infogas i kapitlet, samlas lagstiftningen om internationella vägtransporter i samma lag. Samtidigt görs också en del redaktionella ändringar för att bestämmelserna om lastbils- och busstransporter ska vara så enhetliga som möjligt. Med transporttillstånd för internationell trafik avses i kapitlet både tillstånd för lastbils- och busstransporter. Definitionen på internationell kombinerad transport är hämtad från rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, som tillämpas på detta slags transporter.

3 §. *Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter*. Paragrafen förtydligas så att den omfattar alla situationer när Trafiksäkerhetsverket i egenskap av nationell trafiktillståndsmyndighet beviljar tillstånd som behövs för internationella transporter. Villkoren för beviljande av tillstånd ingår i de EU-förordningar eller bilaterala avtal som ska tillämpas. I paragrafens andra moment beskrivs förfarandet om endast en del av de sökande kan beviljas tillstånd på grund av det ringa antalet tillstånd. Bestämmelsens innehåll motsvarar gällande lag.

5 §. *Rättigheter vid internationella kombinerade transporter*. Paragrafen är identisk med 3 § i lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000).

6 §. *Villkor för utförande av internationella kombinerade transporter*. Paragrafen är identisk med bestämmelserna i 4 och 5 § i lagen om vissa internationella kombinerade transporter.

3 kap.: Krav på förare i vägtrafik.

Det föreslås att kapitlets rubrik ska kompletteras så att det klart framgår att kapitlet tillämpas på vägtrafik. Senare i samma avdelning finns kapitel om kompetens inom järnvägstrafiken, behörighet för fartygspersonal och behörighet för flygbesättning.

1 §. *Krav på taxiförare*. Första momentet specificeras så att det tydligt framgår att kraven gäller taxiförare som är fordonets förare och befinner sig inuti fordonet. Även om automatiska fordon som fjärrstyrs eller som följer en förprogrammerad rutt endast befinner sig i utvecklingsskedet, är ett syfte med transportbalksprojektet att säkerställa att lagstiftningen inte hindrar digitalisering, automatisering och nya innovationer. Också i Finland finns redan erfarenheter av noggrant avgränsade försök med automatiska bilar.

2 §. *Giltighet för och förnyande av tillstånd för taxiförare*. Under riksdagsbehandlingen av lagens första fas fogades till 1 § ett krav på prov för taxiförare. I den paragraf som gäller förnyande av tillstånd beaktades inte detta. Under remissrundan har det framförts att det varken kan anses nödvändigt eller skäligt att prov för taxiförare ska avläggas på nytt varje gång körtillståndet förnyas. Därför föreslås det att bestämmelsen om förnyande av tillstånd ändras så att körprovet för taxiförare inte behöver avläggas på nytt.

På taxiförare tillämpas de striktare medicinska krav som gäller yrkesförare, vilket innebär at hälsan från 68 års ålder ska kontrolleras vartannat år. Bestämmelsen om förnyande är skriven så att innehavare av körtillstånd själva svarar för att de medicinska kraven uppfylls. Dock har det framförts att det inte är ändamålsenligt att lämna det till föraren själv att säkerställa detta och föreslagits att tillståndets giltighetstid ändras så att tillståndet från 68 års ålder endast är i kraft två år åt gången. Det innebär i praktiken att t.ex. en taxiförare som ansöker om tillstånd vid 67 års ålder kan beviljas tillstånd högst till det datum då han eller hon fyller 70 år.

3 §. *Krav på lastbils- och bussförare*. Det krav på yrkeskompetens för förare av tunga fordon och undantagen från kravet på yrkeskompetens som ingår i paragrafen motsvarar bestämmelserna i 2 § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) (yrkeskompetenslagen).

Det föreslås att i undantagsbestämmelsen om krav på yrkeskompetens i 3 mom. 1 punkten ytterligare ska nämnas att det är fråga om fordonets maximihastighet. Det föreslås att 2 och 4 punkten ändras, eftersom Tullen inte har polisuppgifter.

I sitt betänkande över transportbalksprojektets första fas (3/2007) har kommunikationsutskottet behandlat frågan om undantag från kravet på yrkeskompetens för bussförare i fråga om transporter för privata ändamål. Enligt den gällande bestämmelsen ska kraven på yrkeskompetens inte tillämpas när en buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen. Utskottet ansåg att frågan bör bedömas grundligt senare i samband med beredningen av andra bestämmelser som gäller yrkeskompetens. Utskottet fäste ytterligare uppmärksamhet vid behovet av yrkeskompetens exempelvis vid transport av idrottsföreningar och liknande för att säkerställa säkerheten vid transporterna.

Under remissrundan föreslogs en lindring i paragrafen, enligt vilken yrkeskompetens inte ska krävas när en buss används för privata ändamål och passagerarna, eller i fråga om omyndiga passagerare deras intressebevakare enligt lagen om förmyndarverksamhet (422/1999), är medvetna om att föraren kanske inte har yrkeskompetens för bussförare enligt 1 mom. Det förslaget utgick från tanken att passagerarna inte förväntar sig att föraren har yrkeskompetens. Den praktiska tillämpningen av och tillsynen över förslaget ansågs dock besvärliga. Efter remissrundan fördes också korrespondens med dem som gett utlåtanden i frågan om hur bestämmelsen kan göras flexibel så att användning av minibussar i privat bruk som personbilar beaktas och så att det tillåts att släktingar eller andra närstående som bor på en annan adress ges skjuts då det är klart att minibussen används som personbil och syftet inte är att kringgå bestämmelserna om yrkeskompetens. Till följd av den korrespondensen föreslås ett undantag som endast

gäller bussar i klass D1 (minibuss), som används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen.

Också i en personbil får man transportera tre utomstående personer, så det undantaget ökar inte risken för att bussar i större utsträckning tas i bruk för privata transporter. Ändringen bedöms inte heller i praktiken ha några konsekvenser för trafiksäkerheten, eftersom transporter inom hushållet redan nu körs med samma minibussar.

I fråga om bussar i andra klasser än D1 föreslås det att gällande bestämmelser ska bestå i kraft, så att utan det utan yrkeskompetens är tillåtet att utföra transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen.

4 §. *Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*. I jämförelse med 16 § i gällande yrkeskompetenslag föreslås det att den hänvisning i 1 mom. som gäller permanent bosättningsort ändras till följd av ändringar i EU:s lagstiftning så att den avser definitionen i körkortsdirektivet. Definitionen på permanent bosättningsort är oförändrad. Bestämmelsen om att yrkeskompetensen också omfattar medborgare i tredjeländer föreslås vara oförändrad.

I 2 mom. finns bestämmelser om hur grundläggande yrkeskompetens ska förvärvas. Yrkeskompetens ska fortsättningsvis avläggas genom en utbildning som avslutas med ett teoriprov, och som också kan ske i snabbare tempo. Giltighetstiden på fem år för yrkeskompetens och bestämmelsen om att den kan förlängas för en ny femårsperiod genom fortbildning föreslås vara oförändrade. Motsvarande bestämmelser finns i 4 och 7 § i yrkeskompetenslagen.

I det föreslagna 3 mom. konstateras det att enligt EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EU) nr 181/2011 (EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport) ska utbildningskravet för bussförare räknas som en del av utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. Närmare föreskrifter om utbildningen finns i den EU-förordningen.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. Det är motiverat att närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet, eftersom kraven både påverkar yrkesexamina inom undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde och Försvarsmaktens utbildningsverksamhet.

5 §. *Minimiålder för lastbils- och bussförare*. Bestämmelserna motsvarar till sitt innehåll 8 och 9 § i yrkeskompetenslagen.

6 §. *Utbildning för grundläggande yrkeskompetens*. I paragrafen ingår bestämmelser om utbildning i enlighet med kraven i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. I 1 mom. finns bestämmelser om utbildningens innehåll i enlighet med direktivet. I momentet finns också en bestämmelse om hur sådan utbildning för trafikföretagare som avses i EU:s bestämmelser ska räknas tillgodo i kursinnehållet, vilket möjliggörs i direktivet, samt en hänvisning till 5 § 4 mom. i fråga om de läroämnen som gäller passagerares rättigheter. Med undantag för det innehåll som gäller passagerares rättigheter föreslås kunskapskraven vara oförändrade.

I 2 mom. ingår bestämmelser om utbildningstiden för grundläggande yrkeskompetens, och de föreslås i sak vara oförändrade. Det föreslås att den möjlighet som EU:s lagstiftning ger att förvärva grundläggande yrkeskompetens genom utbildning i snabbare tempo ska kvarstå som ett sätt för vuxna att snabbare komma in i yrket. Genom utbildning i snabbare tempo ska mi-

nimiåldern för körkort inte heller i fortsättningen kunna underskridas, vilket förutsätter en utbildning på 280 timmar. Genom en normal 280 timmars utbildning ska lastbilskort i klass C kunna erhållas vid 18 års ålder och busskort i klass D vid 21 års ålder. I fråga om bussförare ska de lägre åldersgränserna fortfarande kunna tillämpas i enlighet med paragrafen om minimiålder. I momentet ingår också en bestämmelse om att bestämmelserna om körundervisning vid körkortsundervisning ska tillämpas vid körundervisning för yrkeskompetens i fråga om elever som inte har körrätt.

I 3 mom. ingår bestämmelser om kunskapskraven för dem som byter yrke, och de är i sak oförändrade. I utbildningen föreslås endast ingå de läroämnen som motsvarar de nya kunskaperna. Uppdelningen i kunskapskrav för förare i godstrafik och i persontrafik baserar sig på direktivet, där kunskapsområdena delas in i dels gemensamma, dels separata.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om innehållet i och genomförandet av undervisningen samt om lektionernas längd och tillgodoräknandet vid utbildningen av tidigare erhållen yrkeskompetens eller sådan utbildning för trafikidkare som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare.

5 mom. är av informativ karaktär. Det gäller den utbildning för yrkeskompetens som meddelas i samband med yrkesutbildning. Vid sådan utbildning ska de examensgrunder Utbildningsstyrelsen fastställer iakttas. I examensgrunderna beaktas kraven i direktivet och i den förordning av statsrådet som avses i föregående moment.

7 §. *Prov för grundläggande yrkeskompetens*. Bestämmelsen i 1 mom. om det prov som ingår i utbildningen föreslås i sak vara oförändrad. Det föreslås att Utbildningsstyrelsen ska vara behörig att fastställa provgrunderna. De grunderna ska iakttas vid alla prov som ger yrkeskompetens.

Bestämmelsen i 2 mom. om intyg som ska ges över utbildningarna eller anteckningar om avlagda prov i betyg över yrkesexamen föreslås i sak vara oförändrade. Yrkeskompetensens femårsperiod inleds då intyget utfärdas.

I 3 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda närmare föreskrifter om prov.

8 §. *Undantag vid förvärvandet av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning.* Det föreslås att bestämmelserna om den mer omfattande yrkesutbildningen ska ändras. I direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ges medlemsstaterna rätt att tillåta att den som deltar i en yrkesutbildning som räcker en bestämd tid framför fordon utan yrkeskompetens. Utbildningen ska räcka minst sex månader och högst tre år. I sådana fall ska det också kunna tillåtas att provet avläggs stegvis så att det anpassas till utbildningen i övrigt. Bestämmelsen gäller utbildningar som är mer omfattande än de 280 och 140 timmars utbildningar för yrkeskompetens som nämns i direktivet.

Hittills har som sådan yrkesutbildning i Finland endast ansetts en förberedande yrkesutbildning för yrkesexamen för förare som tillhandahålls med stöd av ett sådant tillstånd för yrkesutbildning som undervisnings- och kulturministeriet beviljat med stöd av 8 § i lagen om grundläggande utbildning (630/1998) eller 4 § i lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998). Under remissrundan föreslogs det att yrkesutbildningens sfär kan utvidgas. Det ansågs dock att utvidgningen endast ska utsträckas till sådan utbildning för vilka kunskapsmål anges i lag eller med stöd av lag och som utgör behörighets- eller kompetenskrav för att utöva ett yrke eller en uppgift eller annars hänger samman med utveckling av kunnandet eller förbättring av yrkesskickligheten. Om sådana examina och kunskapshelheter föreskrivs i lagen

om en referensram för examina och övriga samlade kompetenser (93/2017). Det föreslås att de examina och samlade kompetenserna, utöver sådana utbildningar som ordnas med stöd av undervisnings- och kulturministeriets tillstånd att ordna examina och utbildning, ska kunna anses utgöra sådan yrkesutbildning som avses i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, om de innefattar utbildning för grundläggande yrkeskompetens och räcker minst sex månader och högst tre år. Utbildning i framförande av tungt fordon kan t.ex. ges vid polisyrkeshögskolan och räddningsinstitutet. Trots att yrkeskompetens enligt 3 § inte krävs i myndighetsuppgifter, kan utbildning för yrkeskompetens kombineras med sådan utbildning om så önskas.

I 2 mom. föreskrivs om förutsättningarna för att under tiden för en sådan yrkesutbildning för förare som avses i 1 mom., innan yrkeskompetens erhållits, framföra ett fordon som kräver yrkeskompetens. Förfarandet då den som deltar i utbildning kör med ett godkännandedokument föreslås i sak vara oförändrat. Utbildningscentret ska fortsättningsvis bedöma förarens kunskaper och utifrån dem godkänna honom eller henne som förare genom att utfärda ett godkännandedokument. Ett godkännandedokument förutsätter körrätt för det fordon som framförs och uppnådd minimiålder.

Enligt 3 mom. ska godkännandedokumentet ge rätt att utföra transporter både under utbildningen och under loven mellan utbildningsperioderna. I direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ges endast möjlighet att underskrida ålderskraven för körkort i klasserna C och D i samband med yrkeskompetens som förvärvats genom en 280 timmars utbildning. Ett krav enligt direktivet är dock att yrkeskompetens förvärvats. För att man ska få delta i examen enligt det lägre kravet på minimiålder måste yrkeskompetens alltså förvärvas före körkortsexamen. För att yrkesutbildning för examen och annan sådan yrkesutbildning som avses i denna paragraf ska kunna ordnas flexibelt föreslås det dock att det enligt bestämmelserna om körkort fortfarande ska vara möjligt att delta i examen innan yrkeskompetens förvärvats för den som genomgår en sådan förarutbildning som avses i 1 mom. och i samband med vilken den kompetensen förvärvas. Den körrätt som erhålls är då endast kopplad till de körningar som utförs med godkännandedokumentet innan yrkeskompetensen erhållits eller ålderskraven annars uppfyllts.

9 §. *Fortbildning*. Bestämmelserna om fortbildning motsvarar bestämmelserna i yrkeskompetenslagen. Bestämmelsen om fortbildningens omfattning föreslås dock flyttas från en förordning till lagen. Trafiksäkerhetsverket ska fortfarande fastställa ett utbildningsprogram för fortbildningen, som alltid ska följas då fortbildning ges.

10 §. *Utbildningscentrum*. I 1 mom. föreskrivs om godkännande av utbildningsanordnare som utbildningscentrum som erbjuder utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning. Bestämmelserna motsvarar i övrigt nuläget, men som nya aktörer erkänns sådana anordnare av yrkesutbildning som inte har undervisnings- och kulturministeriets tillstånd för utbildningsanordnare, utan producerar annan sådan utbildning som hänger samman med någon sådan examen eller samlad kompetens som avses i lagen om en referensram för examina och övriga samlade kompetenser. Liksom i nuläget ska en aktör som har ett av undervisnings- och kulturministeriet med stöd av lagen om yrkesutbildning beviljat tillstånd att anordna utbildning eller av Trafiksäkerhetsverket beviljat tillstånd att hålla bilskola och meddela förarundervisning för erhållande av körrätt för tunga fordon kunna ansöka om att bli utbildningscentrum. Kraven på de utbildningscentrum som ger utbildning för yrkeskompetens är hämtade från direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Enligt 2 mom. ska behörigheten att godkänna utbildningscentrum vara oförändrad. Undervisnings- och kulturministeriet godkänner de utbildningsanordnare som verkar med eget tillstånd att ordna utbildning och examina. Trafiksäkerhetsverket ska godkänna andra aktörer, inklusive

försvarsmaktens enheter. I 2 mom. ingår en motsvarande bestämmelse som den gällande bestämmelsen om godkännande av andra aktörer som anordnare av fortbildning.

Enligt 3 mom. ska godkännandet ges tills vidare, om inte ett tillstånd enligt 1 mom. är i kraft en viss tid. I så fall ges också godkännandet för motsvarande tid. Bilskoletillstånd ges tills vidare. I momentet ingår också en skyldighet för utbildningscentrum att anmäla ändringar i de uppgifter som lämnats.

I 4 mom. ingår bemyndiganden att utfärda närmare föreskrifter genom förordning av statsrådet.

11 §. *Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen*. Bestämmelserna i paragrafen motsvarar bestämmelserna i yrkeskompetenslagen. I 1 mom. ingår krav på utbildningscentrets resurser och bestämmelser om den ansvariga föreståndaren för utbildningsverksamheten samt föreståndarens uppgifter. Kraven på provbedömarna och undervisningspersonalen i 2 och 3 mom. föreslås i sak vara oförändrade. I 4 mom. ingår en bestämmelse om de krav som den som avlägger specialyrkesexamen för trafiklärare uppfylla för att få vara lärare vid yrkeskompetensutbildning.

I 5 mom. ingår krav på de fordon som används vid körundervisning, vilka ska uppfylla kraven på transportform samt fordon som används vid körkortsundervisning. Också annat undervisningsmateriel, såsom t.ex. simulatorer, ska uppfylla samma krav.

I 6 mom. ingår bemyndiganden att utfärda närmare föreskrifter genom förordning av statsrådet om sådana resurser för ordnande av utbildningen som avses i paragrafen.

12 §. *Förvaring av handlingar som gäller utbildningen*. Paragrafen motsvarar bestämmelserna i yrkeskompetenslagen.

13 §. *Påvisande av yrkeskompetens*. Paragrafen motsvarar bestämmelserna i yrkeskompetenslagen. Det föreslås att i 1 mom. tas in en bestämmelse om att uppgifterna också framgår av registret, där de kan kontrolleras t.ex. för tillsynen.

I 2 mom. anges förutsättningarna för beviljande av yrkeskompetensbevis. De föreslås i sak vara oförändrade. Om förfarandet för anteckningar i körkort föreskrivs i körkortslagen. I bägge fallen föreslås samma myndighet vara behörig. I momentet ingår också en bestämmelse om hur ett ansökt bevis ska sändas. Beviset ska skickas per post med iakttagande av bestämmelserna om sändande av körkort. Enligt bestämmelsen ska beviset få sändas endast till en finländsk adress, dock inte till Åland.

I 3 mom. preciseras giltighetstiden för ett yrkeskompetensbevis och en anteckning om yrkeskompetens. Femårsperioden inleds då ett intyg över godkänt prov eller ett fortbildningsintyg utfärdas.

I 4 mom. föreskrivs om krav på uppvisande av yrkeskompetens. Utgångspunkten är att en handling som avses i 1 mom. ska medföras, men i Finland ska fortsatt körning få tillåtas om yrkeskompetensen kan styrkas med hjälp av registret. I enskilda fall får fortsatt körning också tillåtas enligt prövning, om förarens identitet kan styrkas på tillförlitligt sätt.

14 §. *Särskilda bestämmelser om påvisande av yrkeskompetens*. Paragrafen motsvarar bestämmelserna i yrkeskompetenslagen. I 1 mom. föreskrivs om yrkeskompetensbevisets form genom en hänvisning till modellen i bilaga II till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

I 2 mom. föreskrivs om utfärdande av en temporär handling med vilken yrkeskompetensen kan styrkas innan ett ansökt yrkeskompetensbevis eller körkort med en anteckning om yrkeskompetens anländer. Förfarandet föreslås inte gälla Åland.

I 3 mom. preciseras ordalydelsen i fråga om det huvudsakliga sättet att sända yrkeskompetensbevis. Korten postas liksom t.ex. körkort, och samma förfarande tillämpas också i fråga om yrkeskompetenskort.

15 §. *Erkännande av dokument över yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland.* Paragrafen motsvarar i sak bestämmelserna i yrkeskompetenslagen. I fråga om förare från tredjeländer specificeras ordalydelsen genom en uppdaterad hänvisning till EU:s lagstiftning om förarbevis. Den bestämmelsen har tidigare funnits på förordningsnivå.

4 kap.: Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

1 §. *Definitioner*. I paragrafen föreslås ingå definitioner av begrepp som används i kapitlet. 1–9 punkten motsvarar 92 a § i vägtrafiklagen och 10–15 punkten motsvarar 1 och 2 § i lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare (349/2013). I definitionen av förare beaktas möjligheten till automatisering.

Europaparlamentets och rådets förordning 165/2014 om färdskrivare har trätt i kraft och ersatt den äldre förordning som nämns i 92 §, och en ändring som gäller det görs i 2 punkten. Definitionerna av färdskrivare i 92 a § 4–6 punkten ersätts med en definition i 4 punkten. I definitionen av förare som är egenföretagare ändras den hänvisning som gäller trafiktillstånd så att den gäller denna lag.

2 §. *Viss social lagstiftning om vägtransporter*. Paragrafen motsvarar i sak 92 b § i vägtrafiklagen. Inga ändringar föreslås i paragrafens ordalydelse. I 1 mom. förtecknas utöver EU-bestämmelserna om körtider också AETR-överenskommelsen, som tillämpas på transporter utanför EU/EES-området, alltså bl.a. på transporter till Ryssland. Det finns skillnader mellan EU-författningarna och AETR-överenskommelsen i fråga om periodisering av pauser och vilotider samt utbytet av uppgifter som förseelser.

I 2 mom. föreskrivs om tillämpningen i Finland av det undantag i artikel 5.2 i kör- och vilotidsförordningen som gäller åldersgränsen för förarbiträden. Enligt den artikeln är lägsta ålder för förarbiträden 18 år, om det inte i den nationella lagstiftningen tillåts att den sänks till 16 år. I rådets körtidsförordning regleras möjligheten till nationella undantag i artikel 13.1. Om undantag föreskrivs i Finland i 7 § 1 mom. i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). I artikel 13.3 i kör- och vilotidsförordningen föreskrivs dessutom om möjligheten att medge nationella undantag i glesbygd. För undantag krävs kommissionens godkännande och förutsättningarna för dem och deras omfattning regleras närmare i artikeln. Om sådana undantag föreskrivs i 3 mom. i den nämnda paragrafen i fråga om pauser i busstrafik i glesbygd samt transport av fiskyngel under en viss maximitid under våren och hösten. Den enda föreslagna ändringen i sak är att närmare föreskrifter om de undantag som avses i artikel 14 i förordningen framöver ska få utfärdas genom förordning av statsrådet, inte ministeriet.

3 §. *Utfärdande av färdskrivarkort*. Paragrafen motsvarar 92 c § i vägtrafiklagen. Det föreslås att författningshänvisningarna i bestämmelsen ändras så att de gäller den nya färdskrivarförordningen. Det föreslås att kravet på stadigvarande boendeort stryks i 2 mom. 2 punkten, eftersom det i artikel 26.4 tillåts att en medlemsstat utfärdar ett temporärt körkort till personer som inte har bestående boendeort i medlemsstaten. I Finland gäller bestämmelsen t.ex. ryska

förare. Eftersom färdskrivarkorten är likadana enligt AETR-överenskommelsen, kan de beviljas också för transporter i enlighet med den. För det krävs ingen hänvisning till överenskommelsen. Med stöd av 6 mom. har statsrådet utfärdat en förordning om färdskrivarkort (415/2005).

4 §. *Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare*. I övrigt motsvarar paragrafen 92 e och 92 f § i vägtrafiklagen, men det föreslås att skyldigheten att använda färdskrivare vid tillståndspliktiga transporter med trafiktraktor enligt 92 e § ska strykas. Trafiktraktor är en nationell fordonsklass i Finland, som i fråga om nya traktorer upphör vid utgången av 2017. Skyldigheten att använda färdskrivare ingår i artiklarna 2, 3 och 13 i körtidsförordningen och i artikel 3 i färdskrivarförordningen, där det hänvisas till dem. Enligt dem baserar sig skyldigheten att använda färdskrivare i andra fordon än lastbilar och bussar främst på fordonens användningsändamål, inte på fordonsklass. Enligt II avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice krävs inget trafiktillstånd för godstransport med traktor.

Det föreslås att hänvisningen till artikel 16 i färdskrivarförordningen i 2 mom. ska strykas, eftersom den redan ingår i 1 mom. Motsvarande bestämmelse finns i artikel 29 i den nya färdskrivarförordningen och i artikel 13.3 i AETR-överenskommelsen.

Skyldigheten att meddela arbetsgivaren och också den för vilken man endast arbetar tillfälligt föreslås vara oförändrad, så att transportföretagen ska ha möjlighet att ordna arbetsturerna så att de föreskrivna körtiderna följs.

Undantagen enligt 3 mom. har hittills ingått i 7 § i förordningen om användning av fordon. Om den förordningen upphävs i samband med ändringar i vägtrafiklagen, ska det föreskrivas om undantag genom förordning av statsrådet.

5 §. *Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare*. Paragrafen motsvarar i sak 92 g § i vägtrafiklagen. I artikel 33 i färdskrivarförordningen föreskrivs om transportföretagens ansvar i samband med användningen av färdskrivare. Enligt artikel 33.1 ska transportföretag vara ansvariga för att se till att förarna använder färdskrivaren på rätt sätt. En likadan föreskrift finns i artikel 10 i AETR-överenskommelsen. För att genomföra de föreskrifterna föreslår det att den nationella bestämmelsen om att arbetsgivaren inte får överlåta ett fordon med färdskrivare till en förare som inte har ett sådant förarkort som behövs för uppföljning av körtiderna ska kvarstå i 1 mom.

I 2 mom. ändras författningshänvisningen i enlighet med den nya färdskrivarförordningen.

I 3 mom. hänvisas det i fråga om integritetsskyddet inte längre till nationell lagstiftning, eftersom EU:s lagstiftning är direkt tillämpbar.

Enligt artikel 10.5a i kör- och vilotidsförordningen ska medlemsstaterna se till att se till att alla uppgifter överförs från fordonsenheten och förarkortet så regelbundet som det föreskrivs av medlemsstaten och överföra relevanta uppgifter oftare för att garantera att alla uppgifter om aktiviteter som genomförts av eller för det berörda företaget överförs.

6 §. *Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget*. Paragrafen motsvarar 92 h § i vägtrafiklagen.

Om transportföretagens skyldigheter föreskrivs i artikel 33 i den nya färdskrivarförordningen, som ersätter den tidigare artikel 14. Den ändringen föreslås i 2 mom. De skyldigheter för arbetsgivaren som avses där har samma innehåll också i artikel 11.2 i AETR-

överenskommelsen. En bestämmelse om minimitiden för förvaring av uppgifter från färdskrivarkort finns i artikel 11.5 i AETR-överenskommelsen, enligt vilken minimitiden är densamma som enligt artikel 10.5 i kör- och vilotidsförordningen, dvs. ett år, till vilket det nu föreslås en hänvisning i paragrafen. Tidigare fanns motsvarande föreskrift i färdskrivarförordningen.

7 §. *Behandlingen av den digitala färdskrivaren vid verkstaden*. I 1 mom. av paragrafen hänvisas till verkstadens skyldigheter enligt artiklarna 22 och 23 i färdskrivarförordningen. Enligt artikel 23 i färdskrivarförordningen ska medlemsstaterna besluta om huruvida besiktningsrapporterna ska behållas i minst två år från att de utarbetats, eller sändas till den behöriga myndigheten. I mom. föreslås att verkstäderna ska förvara rapporterna i två år från att de utarbetats.

De 2 – 4 mom. motsvarar 92 i § i vägtrafiklagen.

8 §. *Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare.* Paragrafen motsvarar 3 och 4 § i lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare, med oförändrad ordalydelse. Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter har genomförts genom lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare.

9 §. *Nattarbete för förare som är egenföretagare*. Paragrafen motsvarar 5 och 6 § i lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare, med oförändrad ordalydelse.

10 §. *Raster för förare som är egenföretagare*. Paragrafen motsvarar 7 § i lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare, med oförändrad ordalydelse.

11 §. *Arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare*. Paragrafen motsvarar 8 och 9 § i lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare, med något ändrad ordalydelse.

5 kap.: Marknaden för järnvägstrafik

I lagens II avd. 5 kap. behandlas förutsättningar för att bedriva järnvägstrafik samt etablering och verksamhet på marknaden.

1 §. *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*. Paragrafen motsvarar 3 och 10 § i gällande järnvägslag (304/2011, sådan den lyder ändrad i lag 1394/2015). I paragrafen föreskrivs om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik, vilka liksom de andra bestämmelserna om koncession i detta kapitel baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det s.k. järnvägsmarknadsdirektivet. Med bedrivande av järnvägstrafik avses enligt 2 § 4 punkten i järnvägslagen trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik, trafik som bedrivs av företag eller sammanslutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik och bannätsförvaltares trafik på bannätet.

I den paragrafen föreslås inga innehållsmässiga förändringar i förhållande till 3 och 10 § i gällande järnvägslag. Dock föreslås tekniska ändringar till följd av att bestämmelserna i kapitlet lyfts ut ur järnvägslagen och tas in i lagen om transportservice. I 1 mom. 2 punkten hänvisas till säkerhetsintyg enligt 4 § i järnvägslagen, i 3 punkten till 26 § i järnvägslagen, i 3 punkten till 30 § i järnvägslagen och i 2 mom. till 90 § i järnvägslagen.

2 §. *Förutsättningar för beviljande av koncession*. Paragrafen motsvarar i huvudsak 12 § i gällande järnvägslag. I paragrafen föreskrivs om förutsättningarna för att Trafiksäkerhetsverket, som i fortsättningen föreslås vara koncessionsmyndighet, ska bevilja en sökande koncession. Av järnvägsföretag krävs koncession. En definition av järnvägsföretag finns i 2 § 1 punkten i järnvägslagen (304/2011). Med järnvägsföretag avses ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft. Med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft, som tillhandahåller transport av vagnar med lok i större omfattning än växelarbete på bangårdar.

Vid beviljande av koncession är det fråga om rättslig prövning och koncession ska beviljas om förutsättningarna uppfylls. I förhållande till 12 § i gällande järnvägslag föreslås en ändring i 2 mom. som baserar sig på EU:s fjärde järnvägspaket och artikel 19 i det direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet som ingår i det, genom vilket till kraven för gott anseende också fogas ett krav på iakttagande av ikraftvarande kollektivavtal. Sökanden får inte ha någon anmärkning i rättsregistercentralens databas om sådana förseelser som innebär att vissa personer som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har underlåtit att iaktta gällande kollektivavtal. Dessutom hänvisas i 1 mom. 1 punkten till 3 § i denna lag och i 6 punkten till 90 § i järnvägslagen.

På begäran av Europeiska kommissionen har till paragrafen fogats ett sista moment, enligt vilket Europeiska unionens järnvägsbyrå ska underrättas om beviljade koncessioner. I praktiken sker det genom att uppgifter om koncessionen förs in i ett gemensamt system.

3 §. *Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens*. Också bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 12 § i gällande järnvägslag, eftersom det föreslås att bestämmelserna om förutsättningar för beviljande av koncession ska delas upp på två paragrafer i lagen om transportservice. I denna paragraf föreskrivs i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet om de förutsättningar som gäller sökandens goda anseende, yrkesmässiga kompetens och solvens. I förhållande till 12 § i gällande järnvägslag föreslås att det till paragrafens 5 mom. fogas ett bemyndigande enligt vilket Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om de utredningar som den som ansöker om koncession ska lägga fram. Det föreslås alltså att bestämmelserna om ansökan om koncession i 11 § i järnvägslagen överförs till Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

4 §. *Beviljande av koncession*. Paragrafen motsvarar 13 § 1 mom. i gällande järnvägslag.

5 §. *Koncessionens giltighet och ändringar i den*. Paragrafen motsvarar i huvudsak 13 § 3 och 4 mom. samt 14 § i gällande järnvägslag. I förhållande till 14 § i gällande järnvägslag fogas dock till paragrafen ett nytt 1 mom., enligt vilket ett järnvägsföretags koncession är i kraft så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel. Momentet motsvarar artikel 23.2 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås att bestämmelserna om återkallande av koncession i 15 § i gällande järnvägslag ska tas in i VI avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice.

På begäran av Europeiska kommissionen har till paragrafen fogats ett sista moment, enligt vilket Europeiska unionens järnvägsbyrå ska underrättas om ändringar i koncessioner.

6 §. *Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*. 1 mom. motsvarar 81 § 1 mom. i gällande järnvägslag (304/2011, sådan den lyder ändrad i lag 939/2013), där det föreskrivs om förberedelse för undantagsförhållanden och störningar för innehavare av säkerhetscertifikat el-

ler säkerhetstillstånd. Ändringen från innehavare av säkerhetsintyg till järnvägsoperatörer är teknisk och beror på att bestämmelsen lyfts ut ur järnvägslagen och tas in i lagen om transportservice. 2 mom. motsvarar 81 § 2 mom. i gällande järnvägslag, men det föreslås att föreskrifter på lägre nivå ska utfärdas genom förordning av statsrådet i stället för av kommunikationsministeriet. Genom ändringen ges bestämmelsen också en enhetlig ordalydelse med 12 kap. 10 § som gäller beredskap inom yrkesmässig luftfart.

6 kap.: Bedrivande av spårbunden stadstrafik

Det föreslås att bestämmelserna om spårbunden stadstrafik i lagen om spårbunden stadstrafik ska flyttas till II avd. 6 kap. Inga innehållsmässiga ändringar föreslås i bestämmelserna, endast redaktionella ändringar för att språkdräkten ska vara kongruent med andra avsnitt i lagen.

1 §. *Spårbunden stadstrafik*. I 1 § definieras spårbunden stadstrafik och föreskrivs om kapitlets tillämpningsområde. Bestämmelsen motsvarar 1 § i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) i tillämpliga delar, med den förändringen att förvaltningen av metro- eller spårvägsnät föreslås falla utanför kapitlets tillämpningsområde. Med spårbunden stadstrafik avses metro- eller spårtrafik som bedrivs på ett metrobannät eller ett spårvägsnät. Kapitlet tillämpas på spårbunden stadstrafik och bedrivande av den, om inte något annat föreskrivs i någon annan lag. Med någon annan lag avses här bl.a. vägtrafiklagen (267/1981) och lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). Metro- och spårvägstrafik är spårbunden stadstrafik, som till sin karaktär och verksamhet skiljer sig från järnvägstrafik. Spårbunden stadstrafik faller utanför järnvägslagens tillämpningsområde enligt 1 § 3 mom. 1 punkten i järnvägslagen (304/2011), där det sägs att järnvägslagen inte tillämpas på metro- och spårvagnstrafik och inte heller på andra system för lätt spårtrafik. Enligt 2 § 4 mom. i behörighetslagen ska inte heller den lagen tillämpas på metro-, spårvägs- eller snabbspårvägstrafik. I samband med en ändring av behörighetslagen tas motsvarande bestämmelser in i lagen om transportservice. Enligt bestämmelsen ska den som bedriver spårbunden stadstrafik (trafikutövare) vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät. För närvarande är den enda trafikutövaren Helsingfors stads trafikverk (HST).

2 §. *Krav på trafikutövare*. I paragrafen föreskrivs om de krav som en trafikutövare ska uppfylla för att säkerställa att den spårbundna stadstrafiken bedrivs säkert och pålitligt. Paragrafen motsvarar 3 § i lagen om spårbunden stadstrafik. Kraven enligt paragrafen motsvarar i tillämpliga delar de krav som utgör förutsättningar för beviljande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag enligt 6 § i järnvägslagen, säkerhetstillstånd för bannätsförvaltare enligt 17 § i samma lag samt koncession för bedrivande av järnvägstrafik enligt 12 § i samma lag. Kraven har ansetts befogade på grund av metro- och spårvägstrafikens samhälleliga och trafikpolitiska betydelse och med beaktande av de trafiksäkerhetsrisker som hänger samman med metro- och spårvägstrafiken.

I 1 punkten förutsätts det att trafikutövaren har en organisation som garanterar säkerheten och att den som bedriver spårbunden stadstrafik har tagit i bruk ett sådant säkerhetsstyrningssystem som avses i 6 § i kapitlet, som i tillämpliga delar motsvarar det säkerhetsstyrningssystem som krävs av bannätsförvaltare inom järnvägssystemet och av järnvägsoperatörer. Enligt 2 punkten ska trafikutövaren med hjälp av sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga att trafiken bedrivs säkert. I trafiken ska trafikutövaren alltså i samband med sin ansökan till Trafiksäkerhetsverket enligt 4 § visa att kravet uppfylls.

I 3 punkten förutsätts det att trafikutövaren är tillförlitlig och att de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompe-

tenta. Kravet motsvarar 12 § 1 mom. 3 punkten i järnvägslagen. Med personer som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen avses trafikutövarens verkställande direktör och andra personer i ledande uppgifter, som ansvarar för den operativa ledningen av trafikutövarens organisation.

Enligt 4 punkten ska personer som utsetts att sköta uppgifter som förare inom den spårbundna stadstrafiken uppfylla föreskrivna behörighetskrav och vara yrkesmässigt kompetenta. Enligt 7 § 1 mom. är uppgifter som förare i spårbunden stadstrafik uppgifterna som förare för metrotåg, spårvagnar och fordon som används i underhållet av bannätet. Om behörighetskrav för personer som sköter uppgifter som förare föreskrivs i 7 § 2 mom.

Solvenskravet i 5 punkten motsvarar 12 § 1 mom. 4 punkten i järnvägslagen, där motsvarande solvens förutsätts av den som ansöker om koncession för järnvägstrafik.

I 6 punkten krävs det att trafikutövaren har en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten, vilket motsvarar kravet på den som ansöker om koncession för järnvägstrafik enligt 12 § 1 mom. 5 punkten i järnvägslagen. Också det kravet bör anses befogat inom spårbunden stadstrafik på samma grunder som solvenskravet i 4 punkten.

3 §. *Närmare krav och begränsningar som gäller trafikutövaren.* Paragrafen motsvarar 4 § i lagen om spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs om de närmare krav på trafikutövare som motsvarar de specificerade förutsättningarna för beviljande av koncession för bedrivande av järnvägstrafik enligt 12 § 2–4 mom. i järnvägslagen. Sedan Trafiksäkerhetsverket fått en anmälan från en trafikutövare ska verket utifrån de närmare kraven kunna bedöma om trafikutövaren uppfyller kraven på gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens enligt 2 §.

I 1 mom. föreskrivs om skälen för att anse att den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 §1 mom. 3 punkten.

I 2 mom. föreskrivs om grunder för att anse att den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 3 § 1 mom. 3 punkten.

I 3 mom. föreskrivs om skälen för att anse att den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen inte uppfyller solvenskravet enligt 3 § 1 mom. 5 punkten.

4 §. *Trafikutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet*. Paragrafen motsvarar 5 § i lagen om spårbunden stadstrafik. I 1 mom. åläggs trafikutövaren att göra en skriftlig anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket. Anmälan är nödvändig för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna sköta den tillsyn över säkerheten inom den spårbundna stadstrafiken som ankommer på det. Utifrån anmälan för verket in uppgifterna i det trafikregister som avses i V avd. 1 kap. Anmälan ska innehålla trafikutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska verksamhetsutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 2 § uppfylls. Trafiksäkerhetsverket ska inte utfärda något tillstånd eller annat godkännande, men utifrån anmälan kan det konstatera om trafikutövaren uppfyller de förutsättningar som föreskrivs för verksamheten.

I 2 mom. åläggs trafikutövaren att utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras när verksamheten avslutas eller överlåts till en annan aktör. Anmälningsplikten är nödvändig för att verket alltid

ska ha uppdaterade uppgifter om verksamheten och utövaren av spårbunden stadstrafik så att förutsättningarna för verkets tillsynsplikt kan tryggas.

För att Trafiksäkerhetsverket ska ha tillräckliga förutsättningar för att bedöma om de förutsättningar uppfylls som gäller trafikutövaren och personer som utsetts att utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning, föreskrivs i 3 mom. om verkets rätt att för behandlingen av anmälan få uppgifter om trafikutövaren och om den som utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utsökningsregistret och beskattningsdatasystemet. Verket får vid behov begära sådana uppgifter också för den myndighetstillsyn som avses i IV avd. 2 kap. 2 §. Enligt 4a § i straffregisterlagen (770/1993) lämnas ur straffregistret uppgifter om personer ut till myndigheter i ärenden som gäller bl.a. sådana tillstånd eller godkännanden av myndighet som är beroende av personens tillförlitlighet, samt också för säkerhetsutredningar. Om utlämnande av uppgifter ur bötesregistret föreskrivs i 50 § i lagen om verkställighet av böter (672/2002), enligt vars 2 mom. Rättsregistercentralen trots sekretessbestämmelserna på begäran får lämna ut uppgifter till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter regleras särskilt genom lag. Enligt 1 kap. 33 § i utsökningsbalken (705/2007) har myndigheter rätt att trots sekretessbestämmelserna ur utsökningsregistret få de ärendehanteringsuppgifter de behöver för skötseln av sina skyldigheter för en tid av fyra år före begäran. Om utlämning av uppgifter ur beskattningsdatasystemet föreskrivs i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter (1346/1999).

Om de uppgifter som lämnats är bristfälliga eller anmälan annars är bristfällig, ska verket enligt 4 mom. i enlighet med kraven på gott förvaltningsförfarande ge trafikutövaren möjlighet att komplettera sin ansökan inom en rimlig bestämd tid. En rimlig bestämd tid ska anses vara minst två veckor.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att på basis av sin tillsynsuppgift meddela de närmare tekniska föreskrifter som behövs om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till verket.

5 §. *Trafikutövarens ansvar*. Paragrafen motsvarar 6 § i lagen om spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs om trafikutövarens ansvar för säkerheten i den verksamhet som trafikutövaren bedriver. Trafikutövaren svarar för att systemet för spårbunden stadstrafik drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften. Ansvaret omfattar att verksamheten är så säker som möjligt såväl för passagerarna som för trafikutövarens personal och för den övriga trafiken.

Trafikutövarens ansvar innebär också ett ansvar för att det materiel som används i verksamheten är i säkert skick och att materielen uppfyller de tekniska krav som gäller det och som allmänt tillämpas i branschen. Trafikutövaren åläggs att i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställer upp med stöd av 3 mom.

I 2 mom. föreslås en hänvisningsbestämmelse, enligt vilken lagen om ansvar i spårtrafik ska tillämpas på ersättning för person- och sakskador i spårbunden stadstrafik.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet. Säkerhetsmålen för den spårbundna stadstrafiken ska i huvudsak ställas upp i form av kvalitetsmål på motsvarande sätt som i den gällande föreskriften om spårbunden stadstrafik (TRAFI/55722/03.04.02.00/2015).

6 §. *Säkerhetsstyrningssystem*. Paragrafen motsvarar 7 § i lagen om spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs om det huvudsakliga innehållet i det säkerhetsstyrningssystem som enligt 2 § krävs av trafikutövare. Säkerhetsstyrningssystemets syfte är att styra säkerheten och riskhanteringen i organisationen. Begreppet säkerhetsstyrningssystem definieras i 1 mom. Säkerhetsstyrningssystemet ska i tillämpliga delar motsvara artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 (*järnvägssäkerhetsdirektivet*) och vara anpassat för att tillämpas på ett rent nationellt, slutet transportsystem.

Genom säkerhetsstyrningssystemet tryggas säkerheten och riskhanteringen i organisationen. Enligt 1 mom. ska trafikutövaren i sitt säkerhetsstyrningssystem visa förmåga att trygga hanteringen av alla risker i samband med sin verksamhet, vilket också innefattar underhåll, materielleveranser och anlitandet av underleverantörer. I säkerhetsstyrningssystemet ska också sådana risker beaktas som orsakas av andra aktörers verksamhet.

De förfaranden och principer som beskrivs i säkerhetsstyrningssystemet ska beaktas i trafikutövarens dagliga verksamhet och på olika nivåer i organisationen. Trafikutövarens högsta ledning svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls. I 2 mom. åläggs den högsta ledningen att svara för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.

I 3 mom. åläggs trafikutövaren att upprätta säkerhetsstyrningssystemet skriftligt. Det ska innehålla en säkerhetspolitik som godkänts av organisationens verkställande direktör eller av någon annan direktör som hör till den högsta ledningen och ska ha meddelats hela personalen, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnående av dessa mål.

Enligt 4 mom. ska man i säkerhetsstyrningssystemet särskilt beakta ansvarsfördelningen och skyldigheterna inom organisationen samt tillsynen av den dagliga verksamheten och uppgifterna. Syftet med säkerhetsstyrningssystemet är att engagera organisationens hela personal i verksamhetens säkerhet och förbättrandet av den. Därför ska det beskrivas i säkerhetsstyrningssystemet hur personalen deltar i beslutsfattandet om säkerhetsstyrningssystemet och hur trafikutövaren tryggar och genomför en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet.

Med stöd av 5 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

7 §. *Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik*. Paragrafen motsvarar i tillämpliga delar 8 § i lagen om spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs om behörighetskrav och läkarundersökning för personer som sköter uppgifter som förare inom spårbunden stadstrafik. Uppgifter som avses i paragrafen är bl.a. uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet.

För att trygga säkerheten i metro- och spårvägstrafiken anses det behövligt att det föreskrivs i lag om behörighetskraven för de yrkesgrupper som nämns ovan och som sköter uppgifter som väsentligt påverkar trafiksäkerheten. Behörighetskraven motsvarar i tillämpliga delar behörighetskraven för dem som sköter uppgifter som förare inom järnvägssystemet enligt 5 § i behörighetslagen.

Av den som sköter en uppgift som förare inom spårbunden stadstrafik krävs enligt 1 mom. att han eller hon är lämplig för uppgiften, uppfyller de föreskrivna hälsokraven, i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används i metro- och spårvägstrafiken samt upp-

fyller de åldersgränser som anges i lagen. Enligt 4 punkten är minimiåldern 18 år, vilket motsvarar minimiåldern för lokförare inom järnvägssystemet. Med stöd av 5 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om behörighetskraven.

I 5 mom. förutsätts det att den som sköter uppgifter som förare med ett läkarintyg visar att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta sina uppgifter. Kravet anses behövligt och rätt dimensionerat med beaktande av de säkerhetsrisker som är förknippade med uppgifterna. I momentet tas in en bestämmelse som motsvarar 20 § 1 mom. i behörighetslagen, i vilken verksamhetsutövaren åläggs att säkerställa att den som sköter en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter åläggs den som sköter en uppgift som förare att regelbundet genomgå läkarundersökning. Enligt 3 mom. ska trafikutövaren ha rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter som inte kräver sådan behörighet som avses i paragrafen, om han eller hon försummar sina läkarundersökningar.

I 4 mom. föreskrivs om trafikutövarens ansvar. Enligt bestämmelsen är utgångspunkten att trafikutövaren svarar för att de anställda som sköter uppgifter som förare uppfyller de lagstadgade behörighetskraven. Trafikutövaren kan beakta detta krav i sitt säkerhetsstyrningssystem och ge behövliga föreskrifter i frågan.

I 5 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet.

8 §. *Beredskap för undantagsförhållanden och störningar.* 1 mom. motsvarar till sitt innehåll 18 § 1 och 2 mom. i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, där det föreskrivs om verksamhetsutövares förberedelse för undantagsförhållanden och störningar. Ändringen till utövare av spårbunden stadstrafik är teknisk och beror på att bestämmelsen lyfts ut ur lagen om spårbunden stadstrafik och tagits in i lagen om transportservice. Bestämmelsens struktur och ordalydelse har gjorts kongruent med 5 kap. 7 § som gäller järnvägsoperatörer. I det innehållsmässigt nya 2 mom. föreskrivs om motsvarande möjlighet att utfärda föreskrifter på lägre nivå som i bestämmelserna om beredskap för järnvägsoperatörer och inom den yrkesmässiga luftfarten.

7 kap.: Kompetens inom järnvägstrafiken

I II avd. 7 kap. i förslaget till lag om transportservice finns bestämmelser om kompetenskrav för dem som sköter uppgifter som förare inom järnvägssystemet och om hur kompetensen ska bedömas. Bestämmelserna grundar sig på lokförardirektivet, som har implementerats genom behörighetslagen. Uppskattningsvis 2 000 personer sköter sådana uppgifter som förare som avses i kapitlet. Av förarna arbetar ca 90 % i VR-koncernens tjänst.

Det föreslås att av förarna ska krävas förarbevis och kompletterande intyg enligt detta kapitel. I kapitlet föreskrivs om medicinska krav på förare, om bedömning av hälsotillståndet och om bedömning av psykisk lämplighet för uppgiften. Om krav på utbildning och prov för förare föreskrivs i 8 kap. i denna avdelning.

Vidare ingår i detta kapitel bestämmelser om register över kompletterande intyg. Om registrering av uppgifter om förares förarbevis i det trafikregister som förs av Trafiksäkerhetsverket föreskrivs i V avd. i lagen om transportservice. Järnvägsoperatörerna ska föra register över kompletterande intyg. Genom dessa bestämmelser genomförs artikel 22 i lokförardirektivet

samt bestämmelserna i bilaga I till den del de gäller registrering av förares kompletterande intyg. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar till sitt innehåll 10 kap. i behörighetslagen.

1 §. *Tillämpningsområde*. I II avd. 7 kap. 1 § föreslås en bestämmelse om tillämpningsområdet för 7 kap. Paragrafen motsvarar 2 § om tillämpningsområde i behörighetslagen.

Enligt 1 mom. ska kapitlet tillämpas på fysiska personer som i person- eller godstågstrafik eller växelarbete framför rullande materiel och som enligt detta kapitel är behörig för uppgiften som förare. Med förare avses personer som framför sådant rullande materiel som avses i detta kapitel. Också transporter i samband med banunderhåll utgör godstågstrafik eller växelarbete. Med rullande materiel avses materiel som används vid person- och godstrafik samt växelarbete, såsom lok, motortåg för persontrafik och materiel som rullar på räls och är avsett för underhållning av bannätet. Med rullande materiel avses lok och annat materiel både i kategori A och B enligt artikel 4.3 i lokförardirektivet. Med framförande av rullande materiel avses ansvar för att lok, tågenheter eller annan materiel som rör sig på räls rör sig självständigt vid tågtransport eller växelarbete.

I sin uppgift ansvarar föraren för att bestämmelserna om trafik inom järnvägssystemet följs. Föraren ska i nödvändiga delar känna till säkerhetsstyrningssystemet för den järnvägsoperatör eller bannätsförvaltare i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar. Det sistnämnda är fallet t.ex. när ett personaluthyrningsföretag är förarens arbetsgivare.

Bestämmelserna i kapitlet ska tillämpas på de som utför eller söker sig till en uppgift som förare i Finlands järnvägssystem. Med järnvägssystemet avses enligt 2 § 11 punkten i järnvägslagen (304/2011) bannätet inklusive spåranläggningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet. Med bannätet avses här statens bannät samt privata spåranläggningar som omfattas av järnvägslagens tillämpningsområde. Begreppet bannät definieras i 2 § 2 punkten i järnvägslagen. I fråga om privata spåranläggningar hänvisas till 2 § 10 punkten i järnvägslagen jämte detaljmotivering, där begreppet privat spåranläggning preciseras. Begreppet bannätsförvaltare i 2 § 3 punkten i järnvägslagen. Med bannätsförvaltare avses förvaltaren av statens bannät samt förvaltare av privata spåranläggningar.

Med järnvägsoperatör avses i detta kapitel ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom EES-området såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft. Med järnvägsoperatör avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft. Vidare avses med järnvägsoperatör ett företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll, ett företag eller en sammanslutning som bedriver museitrafik, ett företag eller sammanslutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik samt en bannätsförvaltare som också bedriver trafik på bannätet. Begreppet järnvägsföretag definieras i 2 § 1 punkten i järnvägslagen.

Huruvida en person sköter en uppgift som förare bedöms enligt uppgifternas innehåll, inte enligt uppgiftsbenämningen. I uppgifterna som förare enligt 1 mom. kan ingå flera olika slags uppgifter.

I 2 mom. föreskrivs om avgränsningar av tillämpningsområdet. Momentet motsvarar en begränsning av tillämpningsområdet enligt artikel 2.3 i lokförardirektivet. Museitrafik lämnas dock inte utanför kapitlets tillämpningsområde, eftersom museitrafik inte kan anses avvika väsentligt från normal trafik när den bedrivs på ett bannät som är öppet för annan trafik. Vid museitrafik följs normala trafikregler, också om trafiken sker med museimateriel.

Enligt 1 punkten ska kapitlet inte tillämpas på förare på sådana avsnitt av bannätet som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal person- och godstrafik och inte på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på sådana spåranläggningar. Till denna del preciseras tolkningen av artikel 2.3 i lokförardirektivet genom kapitlets tillämpningsområde. Hänvisningen till spåranläggningar som avses i denna punkt gäller bl.a. sådan förarverksamhet i liten skala som i Finland i regel försiggår på privata spåranläggningar. En privat spåranläggning är dock inte avgörande, utan också delar av statens bannät kan ingå i en funktionellt avskild del av bannätet. Flera järnvägsoperatörer har påpekat tillämpningsproblem som gäller sådan småskalig förarverksamhet som avses i denna punkt. Lokförardirektivets tillämpningsområde har tolkats olika i olika medlemsstater. I Finlands har direktivets tillämpningsområde getts en vid tolkning. I sin praxis för tillämpning av lagen har Trafiksäkerhetsverket dock ansett att mycket småskalig flyttning av vagnar i samband med lastning inte omfattas av behörighetslagens tillämpningsområde. Aktörerna har ofta upplevt att kraven på förare inom ett begränsat område är missriktade. Trots begränsningen av tillämpningsområdet ska behörighetskraven för sådana förare på vilka kapitlet inte tillämpas beskrivas i säkerhetsstyrningssystemen för järnvägsoperatörer som bedriver småskalig förarverksamhet.

Småskalig förarverksamhet kan t.ex. vara verksamhet som har samband med underhåll, testning, lastning eller förberedelse av rullande materiel. Vid bedömningen av verksamheten ska uppmärksamhet fästas förutom vid dess omfattning också vid dess komplexitet. Sådan verksamhet som faller utanför tillämpningsområdet får endast utgöra växelarbete och får endast innefatta obetydlig kommunikation med bannätsförvaltaren. Sådan verksamhet anses inte vara småskalig, som förutsätter mer än obetydliga kunskaper i tillämpningen signal- och teckensystemet.

En småskalig förarverksamhet ska endast kunna utföras inom ett begränsat område och endast av en järnvägsoperatör i taget. I sin trafikpraxis ska bannätsförvaltaren se till att endast en aktör i taget kan agera inom ett begränsat område. Kravet avser konkret samtidig rörelse inom det begränsade området eller spårnätet i fråga. Dock får flera enheter fungera samtidigt inom området, om de underlyder samma säkerhetsstyrningssystem. Det innebär t.ex. att underleverantsenheter till samma aktör får bedriva verksamhet om de underlyder samma säkerhetsstyrningssystem. Enheter som underlyder olika säkerhetsstyrningssystem får naturligtvis också bedriva verksamhet inom ett avspärrat område, men verksamheten ska bedrivas inom det avspärrade området vid olika tidpunkter. Bannätsförvaltaren ska vidare tillämpa en tillräcklig, riskbaserad metod för avgränsning av området.

Den eller de bannätsförvaltare som ansvarar för området ska funktionellt avskilja en del av bannätet. Ett funktionellt avskiljande förutsätter inte att området fysiskt skiljs av från det övriga bannätet, men avgränsningen ska göras så att den är tydlig och att alla aktörer som verkar på området känner till den. Då metoderna för ett funktionellt avskiljande planeras ska också de risker som beror på verksamhetens art och omfattning samt eventuella avvikande situationer beaktas. Ett funktionellt avskiljande kan bl.a. ske med hjälp av tecken eller signaler och växlar eller spårspärrar.

Trots att sådan förarverksamhet som nämns ovan faller utanför kapitlets tillämpningsområde, omfattas förarna dock alltid av de behörighetskrav som järnvägsoperatören bestämmer i sitt säkerhetsstyrningssystem. En järnvägsoperatör som i sin tjänst har sådana förare som avses i denna punkt eller i vars verksamhet sådana förare deltar ska i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriva verksamheten och med beaktande av riskerna i verksamheten bestämma vilken behörighet som behövs för uppgiften samt vilka regler som ska följas i den. Trafiksäkerhetsverket

svarar för bedömningen av säkerhetsstyrningssystemen och övervakar ibruktagandet och tillämpningen av dem.

Enligt 2 punkten faller också förare på sådana spåranläggningar som spåranläggningens ägare eller innehavare använder enbart för sin egen godstrafik utanför tillämpningsområdet. Flera produktionsanläggningar i Finland kan anses falla inom denna avgränsning i fråga om sådana bannät som de äger eller innehar. Avgränsningen i denna punkt kan också tillämpas på statens bannät när en del av bannätet endast betjänar en aktörs behov.

Enligt 3 punkten faller dessutom förare på sådana avsnitt av bannätet som är stängda för annan järnvägstrafik utanför tillämpningsområdet. Här avses avspärrning av delar av bannätet t.ex. för underhåll, förnyande eller förbättring av järnvägssystemet.

4 punkten motsvarar en bestämmelse i den gällande behörighetslagen. Utanför tillämpningsområdet faller förare hos järnvägsbolag som är etablerade i Ryssland och som utför uppgifter i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland på finska statens gränsområde och på järnvägsgränsstationer.

Förare i sådan verksamhet som enligt 2 mom. faller utanför tillämpningsområdet ska inte beviljas sådana förarbevis eller kompletterande intyg som avses i detta kapitel.

2 §. *Järnvägsoperatörens ansvar*. I II avd. 7 kap. 2 § i förslaget till lag om transportservice föreskrivs om järnvägsoperatörens ansvar för att förarna uppfyller kompetenskraven. Enligt 1 mom. ansvarar en järnvägsoperatör för att förare som är anställda eller deltar i verksamheten uppfyller de kompetenskrav som anges i och med stöd av detta kapitel. Bestämmelsen innebär ett ansvar för järnvägsoperatören att övervaka att de skyldigheter som anges i kapitlet uppfylls i praktiken. Paragrafen motsvarar 4 § i den gällande behörighetslagen, dock med den begränsningen att järnvägsoperatörens ansvar enligt denna paragraf endast gäller förare.

Enligt 2 mom. ska en järnvägsoperatör beskriva och ta i bruk förfaranden för förarnas kompetens i det säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 § i järnvägslagen. En järnvägsoperatör ska också ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens. Skyldigheten baserar sig på artikel 18.2 andra stycket i lokförardirektivet, som innehåller ett krav på system för övervakning av förare.

I järnvägslagen förutsätts det att järnvägsoperatörer och banförvaltare har en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägssäkerhet. Trafiksäkerhetsverket har den 27 september 2012 meddelat en föreskrift om järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem (TRAFI/1065/03.04.02.00/2012). Enligt den föreskriften ska i säkerhetsstyrningssystemet bl.a. tas in tillhandahållande av program för utbildning av personal och system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs i enlighet därmed.

3 §. *Tillstånd som krävs av förare*. I II avd. 7 kap. 3 § i förslaget till lag om transportservice föreskrivs om tillstånd som krävs av förare. Paragrafen motsvarar i huvudsak 7 § i behörighetslagen. Enligt 1 mom. ska förare ha tillstånd, som kan styrkas genom ett förarbevis. Om förarbevis föreskrivs i artikel 4.1a i lokförardirektivet. Om förarbevis som uppfyller gemenskapsmodellens krav föreskrivs i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 av den 3 december 2009 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. Den gemenskapsmodell för förarbevis som ingår i

kommissionens förordning har i enlighet med lokförardirektivet ersatt kraven på egenskaper och innehåll för förarbevis enligt bilaga I till lokförardirektivet.

I enlighet med artikel 6.1 i lokförardirektivet ska förarbeviset ges till föraren. Enligt lokförardirektivet ska förarbeviset också vara innehavarens egendom. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt.

Förarbeviset beviljas av den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i Europarådets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, nedan järnvägssäkerhetsdirektivet, med vilken i Finland avses Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 2 mom. ska ett tillstånd som utfärdats i Finland vara i kraft också i andra EES-stater för förare som har fyllt 20 år. Likaså ska ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat vara i kraft i Finland för förare som har fyllt 20 år. Ett tillstånd för en förare som inte har fyllt 20 år som har beviljats i Finland är i kraft endast i Finland. Genom momentet genomförs artikel 7.1 i lokförardirektivet. Enligt artikel 10 i direktivet ska minimiåldern för att ansöka om förarbevis vara minst 20 år. Förarbevis får dock utfärdas till sökande som fyllt 18 år, men giltigheten ska då vara begränsad till den utfärdande medlemsstatens territorium. Den som söker sig till en uppgift som förare i Finland ska kunna beviljas förarbevis redan då han eller hon fyllt 18 år.

4 §. *Beviljande av tillstånd.* Trafiksäkerhetsverket utfärdar tillstånd för uppgiften som förare som ett bevis på att den som ansöker om tillstånd uppfyller de behörighetskrav som anges i 4 § i detta kapitel. Paragrafen motsvarar 6 § 1 mom. och 8 § i behörighetslagen. Dock flyttas kraven på språkkunskaper för förare till samma sammanhang som bestämmelserna om kompletterande intyg, eftersom konstaterande av förarens språkkunskaper är en del av beviljandet av kompletterande intyg. I stället för att sökanden ska ha genomgått ett uppgiftsspecifikt utbildningsprogram och blivit godkänd förutsätts att sökanden har avlagt den utbildning som krävs för förarbevis och av examinatorn fått ett intyg över godkänt avläggande av det prov som krävs för förarbevis. I paragrafen föreslås inte längre någon bestämmelse om högsta ålder för förare. En förare som i övrigt uppfyller de medicinska kraven och övriga behörighetskrav för uppgiften och som järnvägsoperatören anser kompetent för uppgiften som förare ska få fortsätta i uppgiften som förare också efter att han eller hon uppnått den nuvarande högsta åldern.

Om de förutsättningar som föreskrivs i 1 mom. uppfylls, ska förarbevis beviljas. Enligt 1 punkten ska sökanden vara minst 18 år gammal, vilket motsvarar kraven i artikel 10 i lokförardirektivet. Enligt 1 mom. 2 punkten förutsätts det att sökanden har genomgått den grundläggande utbildning som avses i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) eller motsvarande lärokurs. I Finland innebär grundläggande utbildning att den allmänna läroplikten avlagts. Enligt 2 punkten förutsätts dessutom att den som ansöker om förarbevis har genomgått en utbildning på andra stadiet. Med utbildning på andra stadiet avses bl.a. yrkesutbildning på andra stadiet eller gymnasium.

Enligt 1 mom. 3 punkten ska sökanden påvisa den kompetens som krävs i uppgiften som förare genom att vid en läroanstalt avlägga den utbildning som krävs för förarbevis. Dessutom förutsätts att sökanden av en examinator som Trafiksäkerhetsverket godkänt har fått ett intyg över godkänt avläggande av det prov som krävs för förarbevis. Provet består av ett teoriprov och ett praktiskt prov. Genom bestämmelsen genomförs artikel 11.4 i lokförardirektivet, enligt vilken den som ansöker om förarbevis ska styrka sina allmänna yrkeskvalifikationer genom att ha blivit godkänd i ett prov som omfattar minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga

IV. I bilaga IV ställs det upp allmänna mål för förarutbildningen samt anges de ämnesområden som krävs av förare oberoende av den rullande materielens art och trafikområdet. Bilagan har ändrats genom Kommissionens direktiv 2014/82/EU om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller allmänna yrkeskunskaper, medicinska krav och krav angående förarbevis. Bilagorna I och II till kommissionens direktiv 2014/82/EU har genomförts genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift Utbildningsprogram för trafiksäkerhetsuppdrag i järnvägssystem (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Bilaga I ersätter den tidigare nämnda bilaga IV till lokförardirektivet. Punkt 8 i bilaga VI till lokförardirektivet har ändrats genom Kommissionens direktiv (EU) 2016/882 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller krav på språkkunskaper. För att genomföra kraven på språkkunskaper har föreskriften ersatts med föreskriften Utbildningsprogram för trafiksäkerhetsuppdrag i järnvägssystem (TRAFI/205384/03.02.00/2016).

Enligt 1 mom. 4 punkten ska av sökanden också krävas ett läkarintyg av en läkare som Trafiksäkerhetsverket godkänt (*järnvägsläkare*) över att de medicinska kraven uppfylls och ett positivt utlåtande om lämplighet av en psykolog som Trafiksäkerhetsverket godkänt (*järnvägspsykolog*).

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket inte bevilja tillstånd till den som under de senaste fem åren gjort sig skylig till användning av rusmedel i järnvägstrafik eller till något trafikbrott enligt 23 kap. i strafflagen. Straffuppgifter behövs för bedömningen av sökandens goda anseende och behörighet. Den som söker sig till en uppgift som förare kan komma att ansvara för säkerheten för ett stort antal människor. Drogproblem utgör därför ett medicinskt hinder för uppgiften som förare av rullande materiel i järnvägstrafiken. Uppgifter om sådant bruk av alkohol eller andra berusningsmedel som ska anses straffbart eller om någon annan handling som är straffbar enligt 23 kap. i strafflagen indikerar antingen problematiskt bruk av berusningsmedel eller annars oansvarigt beteende i trafiken. Den som söker ansöker om en uppgift som förare i järnvägstrafiken får därför inte ha gjort sig skyldig till fyller i tågtrafik, användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken, äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri, grovt rattfylleri, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet eller smitning i vägtrafik enligt 23 kap. i strafflagen. De föreslagna bestämmelserna motsvarar till denna del bestämmelserna i luftfartslagen och är i linje med kravet på oklanderlighet enligt den nolltolerans som järnvägsföretagen kräver.

I 3 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket att avgöra en ansökan om tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Genom 3 mom. genomförs artikel 14.4 i lokförardirektivet, där det förutsätts att den behöriga myndigheten ska utfärda beviset snarast möjligt och senast inom en månad efter att den mottagit samtliga handlingar som krävs.

Om förarbevisets språk, form och innehåll föreskrivs i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 av den 3 december 2009 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

Bestämmelser om förarbevis har tidigare ingått i 3 kap. i behörighetslagen, genom vilken bl.a. bestämmelserna om förarbevis i lokförardirektivet har genomförts. Trafiksäkerhetsverket har under årens lopp redan beviljat flera hundra förarbevis. Enligt övergångsbestämmelserna ska alla förare ha förarbevis senast den 29 oktober 2018.

Enligt det sista momentet ska Trafiksäkerhetsverket offentliggöra ett förfarande som ska iakttas då tillstånd beviljas. Genom momentet genomförs skyldigheten för den behöriga myndigheten enligt artikel 14.1 i lokförardirektivet att fastställa vilket förfarande som ska följas för erhållande av förarbevis. Då Trafiksäkerhetsverket gör upp anvisningen för tillståndsförfarandet ska kraven i förvaltningslagen beaktas.

5 §. *Tillståndets giltighet och förnyande av tillstånd.* De gällande bestämmelserna om hur förarbevis hålls i kraft finns i 9 § i behörighetslagen. Under de förutsättningar som anges i den paragrafen är ett förarbevis i kraft bl.a. om innehavaren av beviset deltar i repetitionsutbildning och utför arbetshelheter enligt sin uppgiftsspecifika behörighet i sammanlagt minst 100 timmar varje kalenderår. Det föreslås att bestämmelserna om repetitionsutbildning ska upphävas och att förares kunskaper i stället ska upprätthållas på det sätt som anges i respektive järnvägsoperatörs säkerhetsstyrningssystem. Den nuvarande arbetsplikten på 100 timmar har bl.a. ansetts skada affärsverksamheten i sådana mindre företag där detta slags föraruppgifter utförs mer sällan. Därför föreslås det att skyldigheten stryks.

Det föreslås också att de prov för att bevisa praktiska kunskaper som avses i 9 a § i behörighetslagen ska ersättas med åtgärder för att upprätthålla kunnandet som definieras i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem. I sitt säkerhetsstyrningssystem ska järnvägsoperatören beskriva åtgärderna för att upprätthålla kunnandet. I praktiken upprätthålls yrkeskunnandet bäst genom regelbunden verksamhet som förare. I sitt säkerhetsstyrningssystem ska järnvägsoperatören också beskriva hur tillräckligt kunnande tryggas för förare som t.ex. vid byte av arbetsplats under en längre tid inte har skött uppgifter som förare.

Enligt 1 mom. ska ett tillstånd vara i kraft tio år från att det utfärdades om föraren upprätthåller sitt yrkeskunnande och förarens hälsotillstånd uppfyller de krav som ställs på det. De medicinska kraven ska följas upp genom läkarundersökningar med bestämda intervaller. Genom 1 mom. genomförs artikel 14.5 i lokförardirektivet, enligt vilken ett förarbevis ska vara giltigt i 10 år, om inte annat följer av artikel 16.1. I artikeln hänvisas det till de hälsokontroller som ska genomgås för att ett förarbevis ska förbli giltigt samt till det fortbildningssystem som avses i artikel 23.8.

I 2 mom. föreskrivs om förnyande av tillstånd. Enligt artikel 16.1 andra stycket i lokförardirektivet ska den behöriga myndigheten när ett förarbevis förnyas bl.a. kontrollera i registeranteckningarna om förarbevis att föraren uppfyller behörighetskraven för uppgiften som förare. Till övriga delar föreslås likadana skyldigheter gälla i fråga om förnyande av tillstånd och ansökan om förnyande som då tillstånd beviljas första gången.

6 §. *Medicinska krav*. I II avd. 7 kap. 6 § i lagen om transportservice föreslås bestämmelser om de medicinska krav som ska ställas på förare. En förares hälsotillstånd ska uppfylla de medicinska kraven enligt bilaga II till lokförardirektivet jämte senare ändringar. Paragrafen motsvarar 19 § i behörighetslagen, där det föreskrivs om allmänna medicinska krav för dem som arbetar i sådana säkerhetsrelaterade uppgifter, uppgifter som säkerhetsman eller uppgifter som innebär installation och underhåll av säkerhetsanordningar som avses i behörighetslagen. Ett sådant läkarintyg som avses i paragrafen ska utfärdas av en järnvägsläkare som Trafiksäkerhetsverket godkänts, i stället för av en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen. En järnvägsläkare ska också godkänna användningen av de läkemedel som avses i paragrafen.

Enligt 1 mom. ska en förare ha tillräckliga medicinska förutsättningar för uppgiften. Förarens hälsotillstånd och verksamhetsförutsättningarna till följd av det ska utredas i ett sådant läkarintyg som avses i detta kapitel. Tillräckliga medicinska verksamhetsförutsättningar ska påvisas

genom ett läkarintyg som utfärdats av en järnvägsläkare. Intyget utgör bevis på att förarens hälsotillstånd uppfyller de medicinska kraven.

Enligt 2 mom. ska den inte få vara förare som på grund av sjukdom, lyte eller skada, andra nedsättningar av funktionsförmågan eller på grund av någon annan liknande egenskap enligt bilaga II till lokförardirektivet har väsentligt nedsatt förmåga att fortlöpande eller tillfälligt utföra en uppgift som förare. Den ska alltså inte få vara förare för vilken en sjukdom, ett lyte eller en skada eller komplikationer med eller vård för dem kan orsaka fara för järnvägssäkerheten. Järnvägssäkerheten kan äventyras t.ex. av störningar i medvetandet eller sinnesfunktionerna till följd av en sjukdom eller skada. Bestämmelsen motsvarar 63 § 1 mom. i gällande vägtrafiklag (387/2011) och 170 § 5 mom. i luftfartslagen (864/2014).

Inte heller den ska få sköta en uppgift som förare, vars funktionsförmåga på grund av sådana sjukdomsfynd eller symptom som tyder på sjukdom är väsentligt nedsatt så att järnvägssäkerheten kan riskeras på grund av det. Den som sköter en uppgift som förare får t.ex. inte ha störningar i medvetandet i någon som helst situation, även om ingen sjukdom eller inget sjukdomsförlopp som orsakar störningen har diagnostiserats. Förutom av sjukdom, sjukdomssymptom och sjukdomsfynd kan funktionsförmåga också försvagas av läkemedel för vård av vissa sjukdomar.

Med andra egenskaper avses förarens psykiska egenskaper, som inte är sjukdomar i medicinsk mening och inte heller behöver bero på någon sjukdom. Sådana är karaktärsdrag som hänger samman med personligheten eller andra liknande faktorer, såsom t.ex. en benägenhet att ta risker eller agera impulsivt i trafiken.

Också förarens sinnen ska uppfylla kraven enligt bilaga II till lokförardirektivet jämte senare ändringar. Med sinnen avses synen, hörseln och de krav som gäller talet. Kraven på synen i bilaga II till lokförardirektivet har preciserats så som beskrivs i motiveringen till 3 mom.

Vissa läkemedel påverkar det centrala nervsystemet och kan försvaga förmågan att utföra föraruppgifter. I Finland markeras läkemedelsförpackningar som innehåller sådana läkemedel med en röd triangel. Sådana läkemedel som påverkar förutsättningarna att sköta uppgiften som förare får endast användas om en järnvägsläkare har godkänt att de används vid skötseln av uppgifter som förare. Ett godkännande ska t.ex. kunna ges i ett läkarutlåtande eller en läkemedelsordination eller i någon annan skriftlig form.

Om den som sköter uppgifter som förare sköts av någon annan läkare än en järnvägsläkare och ordineras ett sådant läkemedel som avses i momentet av någon annan läkare än en järnvägsläkare, är det synnerligen viktigt att en järnvägsläkare tar ställning till frågan. Den som sköter en uppgift som förare och använder sådana läkemedel som avses i momentet ska i regel själv se till att en järnvägsläkare godkänner användningen av dem. Inverkan av sådana läkemedel som markerats med en röd triangel på trafiksäkerheten är i praktiken allmänt känd. De som sköter uppgifter som förare kan beakta det.

I 3 mom. föreslås ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana sjukdomar, lyten, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar möjligheterna att utföra en arbetsuppgift eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra en uppgift som förare, samt om bedömningen och vården av dessa. Verket bemyndigas också att meddela närmare föreskrifter om läkemedel som inverkar på skötseln av uppgiften som förare. Trafiksäkerhetsverket ska i sina föreskrifter få precisera de medicinska kraven enligt denna paragraf. Verket ska också få bestämma närmare när en förares förmåga att sköta sin uppgift har försvagats av

de skäl som nämns ovan. En förutsättning för att meddela föreskrifter är att de inte står i strid med gällande hälso- och sjukvårdslagstiftning.

Då verket meddelar sådana föreskrifter som avses i 3 mom. ska det också beakta de medicinska kraven på förare enligt artikel 11.2a i lokförardirektivet och enligt bilaga II till direktivet. Bilaga II till lokförardirektivet har ändrats genom Kommissionens direktiv 2014/82/EU ´om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG (*lokförardirektivet*) vad gäller allmänna yrkeskunskaper, medicinska krav och krav angående förarbevis. Ändringen gäller bl.a. en precisering av kraven på förares syn och bedömningen av dem i sådana läkarundersökningar som förare ska genomgå enligt 8 §. Ändringen ingår i de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket har meddelat. En bestämmelse som motsvarar 3 mom. inom luftfarten finns i 170 § 5 mom. i luftfartslagen.

Trafiksäkerhetsverket har meddelat en föreskrift med rubriken Hälsotillståndskrav och hälsoundersökningar (TEV) (TRAFI/14949/03.04.02.11/2010), och avsikten är att ändra den i samband med att lagen ändras.

7 §. *Krav på psykisk lämplighet*. I II avd. 7 kap. 7 § i lagen om transportservice föreskrivs om de krav på psykisk lämplighet som ställs för uppgiften som förare. En förare ska vara lämplig för uppgiften som förare enligt kraven i bilaga II till lokförardirektivet. Paragrafen motsvarar annars 21 § i behörighetslagen, men det föreslås att bestämmelserna om psykologisk personbedömning för förare ska tas in i 9 § i detta kapitel.

Enligt 1 mom. ska en förare ha den psykiska förmåga och lämplighet som krävs för uppgiften som förare. En förare ska i fråga om psykiska egenskaper, uppförande och personlighet vara lämplig för sin uppgift. Enligt momentet ska lämpligheten styrkas med ett positivt utlåtande av en järnvägspsykolog som Trafiksäkerhetsverket godkänt. Utlåtandet om lämplighet ska i stället för av en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken utfärdas av en järnvägspsykolog. En järnvägspsykolog motsvarar en tidigare sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken. Endast psykologens benämning ändras.

Enligt 2 mom. ska en person som har sådana konstaterade yrkespsykologiska brister vad gäller funktionell lämplighet eller andra psykiska egenskaper som nämns i bilaga II till lokförardirektivet och som sannolikt påverkar förmågan att utföra uppgiften inte få vara förare.

8 §. *Läkarundersökningar*. I paragrafen föreskrivs om de läkarundersökningar som förare ska genomgå. En förares hälsotillstånd ska bedömas vid en läkarundersökning. De läkarundersökningar som avses i denna paragraf ska uppfylla kraven enligt bilaga II till lokförardirektivet, jämte senare ändringar. Paragrafen motsvarar 20 § i behörighetslagen, dock så att i paragrafen inte tas in några bestämmelser om allmänna hälsoundersökningar som förare ska genomgå enligt lagen om företagshälsovård. Enligt 1 mom. ska en järnvägsläkare utföra en läkarundersökning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften. Till uppgiften räknas också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften, eftersom om fattande körpraktik med lok ingår i lokförarutbildningen. Den som börjar i uppgiften som förare ska genomgå en inledande undersökning.

Enligt 2 mom. ska förare genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägsläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. På grund av kraven i lokförardirektivet föreslås en striktare bestämmelse än i gällande lag. Därför föreslås ingen minsta intervall för de periodiska undersökningarna.

Enligt 2 mom. ska en läkarundersökning också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förares hälsotillstånd inte uppfyller de medicinska kraven och förarens hälsotillstånd kräver det. Den som vet eller misstänker att hans eller hennes hälsotillstånd inte uppfyller de medicinska kraven i lagen ska också själv ta initiativ till en läkarundersökning. Ett särskilt skäl för läkarundersökning anses föreligga om en förare har varit delaktig i en olycka eller en farosituation som inträffat i järnvägstrafiken eller i en situation i vilken säkerheten i järnvägstrafiken annars har riskerats. Efter sådana situationer som nämns ovan ska en läkarundersökning utföras före återgången till arbetet om det finns skäl att misstänka att en persons hälsotillstånd eller någon annan egenskap hos personen har orsakat situationen eller att situationen har kunnat inverka på personens hälsotillstånd.

Enligt 3 mom. ska järnvägsläkaren efter utförd läkarundersökning ge ett skriftligt läkarintyg om personens hälsomässiga lämplighet för uppgiften som baseras på undersökningens resultat. I intyget ska läkaren fastställa förarens hälsomässiga lämplighet för uppgiften som förare. Till sin form motsvarar läkarintyget ett läkarintyg enligt 18 § 1 och 2 punkten i lagen om företagshälsovård. I det fastställs om personen är lämplig, med vissa begränsningar lämplig eller icke lämplig för uppgiften. Blanketten för järnvägsläkarens utlåtande ska vara elektronisk, liksom nuvarande blankett.

I sitt utlåtande ska järnvägsläkaren alltid fastställa den tidpunkt då föraren senast ska genomgå följande läkarundersökning. Det kan vara nästa periodiska läkarundersökning om föraren inte har några sådana sjukdomar som inverkar på skötseln av uppgiften. Det kan också vara en annan läkarundersökning om föraren har någon sådan sjukdom eller sådana symptom som inte just då inverkar på järnvägssäkerheten, men som om de framskrider eller t.ex. om vården försummas kan inverka på järnvägssäkerheten. Hälsotillståndet ska då följas upp genom tätare hälsogranskningar och undersökningar. Syftet med förfarandet är att trygga en kontinuerlig uppföljning av hälsotillståndet hos dem som sköter uppgifter som förare.

En järnvägsoperatör i vars tjänst en förare har trätt eller i vars verksamhet en förare har kommit med från en annan järnvägsoperatör får låta utföra en ny läkarundersökning i form av en inledande undersökning och begära järnvägsläkarens bedömning av trafikdugligheten oberoende av de ovan nämnda tidsfristerna. För en förare som övergår i en annan järnvägsoperatörs tjänst ska minimikravet dock vara att föraren då han eller hon övergår i den andra järnvägsoperatörens tjänst har ett sådant giltigt läkarintyg av en järnvägsläkare som avses i 3 mom.

Enligt 4 mom. ska järnvägsläkaren också vid behov ha rätt att begära sådana uppgifter om förarens hälsotillstånd som behövs för att utföra en lämplighetsbedömning av en läkare eller vårdinrättning som tidigare har skött eller för närvarande sköter föraren. En läkare eller vårdinrättning som sköter eller har skött en förare ska med förarens tillstånd trots sekretessbestämmelserna på begäran ge järnvägsläkaren de uppgifter om förarens hälsotillstånd som behövs för läkarundersökningen.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om läkarundersökningar. Då verket utfärdar sådana föreskrifter som avses i 5 mom. ska det också beakta bestämmelserna om innehållet i läkarundersökningar för förare enligt artikel 11.2 i lokförardirektivet och i bilaga II till direktivet, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 2014/82/EU. Trafiksäkerhetsverket har meddelat en föreskrift med rubriken Företagandet av hälsoundersökningar (TTO) (TRAFI/14950/03.04.02.11/2010), och avsikten är att ändra den i samband med att lagen ändras.

9 §. *Psykisk lämplighet*. I paragrafen föreskrivs om den psykiskas lämplighet som förutsätt av förare samt om psykologisk personbedömning för förare. Paragrafen motsvarar 21 § i behörighetslagen.

Enligt 1 mom. ska en järnvägspsykolog utföra en psykologisk personbedömning på den som börjar som förare. Bedömningen ska göras innan föraren börjar i sin uppgift. Till uppgiften räknas också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften, eftersom om fattande körpraktik med lok ingår i lokförarutbildningen. I bedömningen utreds det om personen har tillräcklig psykologisk kapacitet och lämplighet för uppgiften som förare.

Enligt 2 mom. ska en psykologisk personbedömning också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förare inte längre har psykisk kapacitet att utföra sina uppgifter. Det förutsätts inte att förare genomgår psykologiska undersökningar med vissa intervaller, eftersom regelbundna undersökningar inte är förenliga med lämplighetsbedömningens natur och de metoder som tillämpas.

Enligt 3 mom. ska järnvägspsykologen utifrån den psykologiska personbedömningen ge ett skriftligt utlåtande om förarens psykiska lämplighet för uppgiften. Liksom blanketten för järnvägsläkarens utlåtande ska blanketten för järnvägspsykologens utlåtande vara elektronisk. Liksom enligt nuvarande praxis ska föraren få välja psykolog, om inte järnvägsoperatören bestämmer något annat.

Enligt 4 mom. ska järnvägspsykologen också ha rätt att vid behov begära sådana uppgifter om förarens psykiska lämplighet från tidigare utförda lämplighetsbedömningar som behövs för att utföra en lämplighetsbedömning, och de ska med förarens medgivande och trots sekretessbestämmelserna ges till den järnvägspsykolog som utför bedömningen.

I 5 mom. föreslås ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om de frågor som nämns i momentet. Då verket meddelar sådana föreskrifter ska det också beakta kraven på psykologisk personbedömning av förare enligt artikel 11.2a i lokförardirektivet och enligt bilaga II till direktivet. Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en föreskrift om psykisk lämplighet hos personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet och psykologisk personbedömning (TRAFI/8037/03.04.02.02/2012).

10 §. *Kompletterande intyg*. I II avd. 7 kap. 11 § i förslaget till lag om transportservice föreskrivs om kompletterande intyg för förare. Paragrafen motsvarar 12 § 2 och 4 mom. i behörighetslagen. Enligt 1 mom. ska en förare utöver ett förarbevis enligt 3 § ha ett kompletterande intyg som bevis på att föraren har rätt att framföra den rullande materiel som anges i det kompletterade intyget på det bannät som anges där. Med kompletterande intyg avses ett intyg enligt artikel 4.1b i lokförardirektivet. Enligt den bestämmelsen kan en förare ha ett eller flera kompletterande intyg.

Om kompletterande intyg som uppfyller gemenskapsmodellens krav föreskrivs i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. Den gemenskapsmodell för kompletterande intyg som ingår i kommissionens förordning har i enlighet med lokförardirektivet ersatt kraven på egenskaper och innehåll för kompletterande intyg enligt bilaga I till lokförardirektivet. 1 mom. baserar sig på artikel 7.2 i lokförardirektivet, enligt vilken ett intyg ska gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställts i detta. Enligt Kommissionens förordning (EU) Nr 36/2010 ska ett kompletterande intyg i kategori A berättiga föraren att trafikera vid växelarbete och kompletterande intyg i kategori B att trafikera i

tågtrafik. I kommissionens förordning föreskrivs också om underkategorier för kategorierna A och B som vid behov ska användas för sådant rullande materiel som här avses. Genom bestämmelsen genomförs artikel 4.3 i lokförardirektivet.

Enligt 2 mom. ska ett kompletterande intyg tillhöra den järnvägsoperatör som beviljat det och som på begäran ska vara skyldig att ge föraren en till riktigheten bestyrkt kopia av det kompletterande intyget, vilket överensstämmer med artikel 6.2 i lokförardirektivet. Föraren behöver en kopia bl.a. när han eller hon övergår i en annan järnvägsoperatörs tjänst. Med kopian kan föraren styrka de kunskaper som avses i 11 § 1 mom. Det föreslås att föraren åläggs att ha det kompletterande intyget eller en till riktigheten bestyrkt kopia av det med sig när han eller hon framför rullande materiel.

11 §. *Beviljande av kompletterande intyg*. Paragrafen motsvarar i huvudsak 12 § i behörighetslagen. Det föreslås dock att innehållet ändras så att det i paragrafen föreskrivs om krav på språkkunskaper för förare samt om hur språkkunskaperna ska kontrolleras. Konstaterande av förarens språkkunskaper är en del av beviljandet av kompletterande intyg.

I 1 mom. åläggs järnvägsoperatören att i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriva förfarandet för att bevilja och uppdatera kompletterande intyg. Dessutom ska järnvägsoperatören i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriva förfarandet då en förare anhåller om ett kompletterande intyg eller om att det uppdateras, eller att järnvägsoperatörens beslut om att det ska återkallas ska tas upp till ny prövning. Momentet baserar sig på artikel 15.1 i lokförardirektivet.

Enligt 1 mom. ska en järnvägsoperatör bevilja ett kompletterande intyg till en förare som är anställd hos operatören eller deltar i dess verksamhet, och som uppfyller förutsättningarna enligt momentet. Med förare som deltar i verksamheten avses t.ex. uthyrda arbetstagare eller personer som framför museimateriel i museitrafik. Enligt 1 punkten ska en järnvägsoperatör bevilja ett kompletterande intyg till en förare som är anställd hos operatören eller deltar i dess verksamhet, och som har genomgått en utbildning för den rullande materiel och det bannät som anges i det kompletterande intyget som ordnats av en läroanstalt. I artikel 13.1 och 13.2 i lokförardirektivet anges kraven för yrkesbehörighet för den som ansöker om kompletterande intyg.

Enligt artikel 13.1 ska sökanden ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande materiel som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga V till lokförardirektivet. Enligt artikel 13.2 ska sökanden ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den infrastruktur som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga VI till lokförardirektivet. I 1 punkten förutsätts det dessutom att föraren som en del av den utbildning för bannätet som ordnats av en läroanstalt eller utbildare har genomgått språkundervisning, om trafikspråket på bannätet förutsätter det.

Förarens språkkunskaper ska både i fråga om hör- och läsförståelse och muntlig och skriftlig interaktion vara minst på nivån B1 enligt den gemensamma europeiska referensram för språk (CEFR-klassificeringen), som fastställts av Europarådet. För att undvika onödig byråkrati föreslås det dock att det ska vara obligatoriskt att låta kontrollera språkkunskaperna endast för dem som inte som sitt modersmål talar det språk som bannätsförvaltaren definierat som bannätets trafikspråk. I artikel 12 i lokförardirektivet anges vilka språkkunskaper som ska krävas av den som ansöker om kompletterande tillstånd. Enligt den artikeln ska kravet på språkkunskaper enligt bilaga VI till lokförardirektivet vara uppfyllt för den infrastruktur för vilken intyget gäller. Enligt artikel 13.2 ska det prov som där avses, och i vilket kännedomen om bannätet mäts, även omfatta språkkunskaper i enlighet med avsnitt 8 i bilaga VI till lokförardirekti-

vet. Avsnitt 8 i bilaga VI till lokförardirektivet har ändrats genom Kommissionens direktiv 2014/82/EU om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller allmänna yrkeskunskaper, medicinska krav och krav angående förarbevis och genom Kommissionens direktiv (EU) 2016/882 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller krav på språkkunskaper, vilka har implementerats genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om utbildningsprogram för trafiksäkerhetsuppdrag i järnvägssystem (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016). I 2 punkten förutsätts det att föraren efter genomgången utbildning med godkänt resultat har avlagt prov genom vilka kunskaper i framförandet av rullande materiel och kännedom om bannätet styrks, och har fått ett intyg över godkänt prov av examinatorn. Med prov avses både teoriprov och praktiska prov.

Enligt 3 punkten krävs för erhållande av kompletterande intyg också att föraren har genomgått en utbildning som ordnats av järnvägsoperatören i syfte att utbilda föraren för uppgiften som förare i den järnvägsoperatörens tjänst eller i dess verksamhet. Föraren ska utbildas i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem så att förarens kunskaper omfattar allt det som krävs i de aktuella föraruppgifterna i den aktuella järnvägsoperatörens verksamhet. Enligt artikel 13.3 i lokförardirektivet ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren ge sökanden utbildning i enlighet med säkerhetsstyrningssystemet.

Enligt etablerad praxis har kompletterande intyg getts för hela bannätet. Järnvägsoperatören ska dock vid behov kunna utfärda ett kompletterande intyg för endast en del av bannätet. Ett företag som bedriver banunderhåll eller museitrafik ska t.ex. kunna utfärda kompletterande intyg för förare som är anställda hos dem eller deltar i deras verksamhet endast för den del av bannätet där företaget verkar. Järnvägsoperatören utfärdar det kompletterande intyget till föraren och svarar för att föraren har den yrkeskunskap som behövs och att föraren känner till järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem till den del det behövs i förarens uppgifter.

Järnvägsoperatören ska utan dröjsmål uppdatera det kompletterande intyget, om den har utfärdat ytterligare tillstånd för rullande materiel eller bannät till en förare som är anställd hos operatören eller deltar i dess verksamhet.

En förare som har ansökt om kompletterande tillstånd ska enligt 2 mom. få be att järnvägsoperatören omprövar sitt beslut om beviljande, uppdatering eller återkallande av det kompletterande intyget. Föraren ska begära omprövning av järnvägsoperatörens beslut utan ogrundat dröjsmål och senast inom 30 dagar från att han eller hon fått del av järnvägsoperatörens beslut.

Med stöd av bemyndigandet i 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få utfärda närmare föreskrifter om de språkkunskaper som ska krävas av förare enligt 1 mom. 4 punkten samt om nivåkrav för språkkunskaper. Om det kompletterande intygets språk, form och innehåll föreskrivs i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. Eftersom det i kommissionens förordning numera föreskrivs om det kompletterande intygets språk, form och innehåll, tas inget bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om dem in i 3 mom.

Bestämmelser om kompletterande intyg har tidigare ingått i 3 kap. i behörighetslagen, genom vilken bl.a. bestämmelserna om kompletterande intyg i lokförardirektivet har genomförts. Tills vidare har aktörerna i någon mån beviljat kompletterande intyg till sin personal. Enligt övergångsbestämmelserna ska alla förare ha kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018.

12 §. *Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det*. Paragrafen motsvarar 12 a och 12 b § i behörighetslagen. Enligt 1 mom. är ett kompletterande intyg i kraft tills vi-

dare, om förarens anställningsförhållande fortgår, förarens förarbevis är i kraft och föraren har upprätthållit kompetensen på det sätt som anges i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem samt avlagt de prov som anges i 2 mom.

I 2 mom. föreskrivs om ikrafthållande av kompletterande intyg för förare. Bestämmelserna grundar sig på artikel 16.2 i lokförardirektivet, där det föreskrivs om grunderna för att ett kompletterande intyg ska förbli giltigt, samt på bilaga VII till lokförardirektivet, i vilken det föreskrivs om de tidsintervaller som avses i bestämmelserna. Järnvägsoperatören ska ordna de prov som avses i 2 mom. För att hålla det kompletterande intyget i kraft ska föraren enligt 1 punkten minst vart tredje år avlägga ett prov som gäller kunskaperna om framförande av sådan rullande materiel som anges i förarens kompletterande intyg och enligt 2 punkten minst vart tredje år avlägga ett prov som gäller kunskaperna om det bannät som anges i det kompletterande intyget. Dessutom ska ett prov som gäller kunskaperna om bannätet alltid avläggas när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år. Enligt 3 punkten ska kunskaperna i det trafikspråk som bannätsförvaltaren har fastställt för en förare vars modersmål är något annat språk kontrolleras minst vart tredje år, och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år. Kraven syftar till att säkra förarens förmåga att framföra tåg säkert på de banavsnitt som anges i det kompletterande intyget.

Upprätthållandet av förarens behörighet genom deltagande i utbildningar och avläggande i prov enligt 2 mom. kan t.ex. genomföras så att järnvägsoperatören i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriver en utbildningsmetod genom vilken upprätthållandet av förarnas behörighet säkras. Enligt artikel 23.8 i lokförardirektivet ska ett fortbildningssystem inrättas för att säkerställa att personalens kvalifikationer upprätthålls. Om utbildningsmetod föreskrivs i bilaga III till lokförardirektivet. I kommissionens förordning om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg (1158/2010/EU), som gäller bedömning av säkerhetsstyrningssystem, samt i kommissionens förordning om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg (1169/2010/EU), vilka uppdateras för närvarande, förutsätts det att operatören har ett säkerhetsstyrningssystem i vilket fortbildningen för personalen samt uppdateringen av befintliga kunskaper och färdigheter för personalen beskrivs.

För att hålla sina förares kompletterande intyg i kraft åläggs järnvägsoperatören att ordna de prov som avses i 2 mom. Järnvägsoperatören ska också få ordna utbildningen i samarbete med en läroanstalt. Om järnvägsoperatören ordnar de prov som här avses själv, ska den utbildningsmetod som beskrivs i säkerhetsstyrningssystemet innefatta behörigheten för de utbildare som anlitas samt krav på upprätthållande av behörigheten.

Enligt 3 mom. ska det kompletterande intyget upphöra att gälla när det förarbevis som beviljats föraren upphör att gälla. Om förutsättningarna för förarbevisets giltighet föreskrivs i 5 § i detta kapitel. Genom momentet genomförs artikel 9.1 i lokförardirektivet, enligt vilken en förare ska inneha förarbevis för erhållande av kompletterande intyg och för att det fortsättningsvis ska vara giltigt.

13 §. *Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning*. I paragrafen föreskrivs om återkallande av kompletterande intyg och om begränsning av dess omfattning. Paragrafen motsvarar 13 § i behörighetslagen i fråga om återkallande av kompletterande intyg. Det föreslås att bestämmelser om förbud att framföra rullande materiel, som för närvarande finns i 13 § i behörighetslagen, i fortsättningen ska finnas i VI avd. 1 kap. i denna lag. Enligt 1 mom. ska järnvägsoperatören återkalla ett kompletterande intyg som den har utfärdat, om en förare inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Föraren ska dock höras innan det komplette-

rande intyget återkallas. Järnvägsoperatören kan återkalla det kompletterande intyget helt och hållet eller för en viss tid. Enligt bestämmelsen ska järnvägsoperatören stället för att återkalla ett kompletterande intyg få begränsa dess omfattning. I artikel 22.2a i lokförardirektivet tillåts uppdatering av kompletterande intyg. I den punkten förutsätts det också att registret över kompletterande intyg uppdateras regelbundet.

I 2 mom. åläggs järnvägsoperatören att utan dröjsmål underrätta den förare som fått intyget och Trafiksäkerhetsverket om beslutet att återkalla det kompletterande intyget. Anmälningsplikten behövs för att föraren ska få del av beslutet så snart som möjligt.

I 3 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket att begära att den järnvägsoperatör som utfärdat det kompletterande intyget återkallar det eller utför en kompletterande kontroll, om en förare inte längre uppfyller behörighetsvillkoren och järnvägsoperatören inte har återkallat intyget och verket får vetskap om situationen.

Om Trafiksäkerhetsverket eller den behöriga myndigheten i en annan EES-stat har begärt att den verksamhetsutövare i Finland som har utfärdat det kompletterande intyget ska återkalla intyget eller utföra en kompletterande kontroll, åläggs verksamhetsutövaren i 4 mom. i enlighet med kraven i artikel 29.4c i lokförardirektivet att avgöra frågan inom fyra veckor från det att verksamhetsutövaren tog emot begäran och underrätta den behöriga myndighet som framställt begäran om sitt beslut.

14 §. *Undantag från kravet på kompletterande intyg*. Paragrafen motsvarar 14 § i behörighetslagen. I paragrafen föreskrivs om de undantagsfall när ett kompletterande intyg inte krävs av en förare. I den rullande materielens förarhytt ska då finnas en assisterande förare som innehar ett kompletterande intyg för bannätet i fråga. Paragrafen baserar sig på artikel 4.2 i lokförardirektivet, där det föreskrivs om sådana undantagsfall då kompletterande intyg inte ska krävas och om förutsättningarna för undantagen. Det är fråga om sådana situationer i vilka föraren av exceptionella skäl framför rullande materiel på ett sådant banavsnitt eller en sådan del av bannätet som han eller hon inte känner till. Då förutsätts det att det i den rullande materielen finns en assisterande förare som innehar ett kompletterande intyg för banavsnittet i fråga.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska en assisterande förare kunna anlitas när den rullande materielen på begäran av förvaltaren av bannätet vid en störning i järnvägstrafiken måste köras via någon annan linje när banan underhålls. Att anlita assisterande förare kan bli aktuellt t.ex. vid användning av en rälsslipmaskin som eventuellt framförs av en utländsk lokförare som erhållit sitt kompletterande intyg för framförande av materielen i fråga i en annan medlemsstat i EU, men som inte har något kompletterande intyg för finländska banavsnitt. Den assisterande föraren ska då vara en förare som erhållit ett kompletterande intyg för banavsnittet i fråga och som har tillräckliga språkkunskaper för att kommunicera med den utländska föraren.

I 2 och 3 punkten tillåts att assisterande förare anlitas vid exceptionella undantagsfall inom museitrafiken och godstrafiken. Inom godstrafiken krävs dessutom samtycke från bannätsförvaltaren. I persontrafiken ska det vara möjligt att anlita assisterande förare endast i sådana undantagsfall som avses i 1 punkten, men i musei- och godstrafik kan någon annan exceptionell situation komma i fråga.

Enligt 4 punkten ska assisterande förare också få anlitas vid leverans eller presentation av nya tåg eller lok och enligt 5 punkten i samband med förarutbildning eller prov.

Enligt 2 mom. svarar järnvägsoperatören för och beslutar om anlitandet av en sådan assisterande förare som avses i 1 mom., i enlighet med artikel 4.2 i lokförardirektivet. Bannätsförval-

taren eller Trafiksäkerhetsverket ska inte få förutsätta att en assisterande förare anlitas. Järnvägsoperatören ska dock alltid i förväg underrätta förvaltaren av bannätet om att en assisterande förare anlitas.

15 §. *Register över kompletterande intyg*. Paragrafen motsvarar 45 § i behörighetslagen. Enligt 1 mom. ska en järnvägsoperatör föra ett register över de kompletterande intyg operatören utfärdar. Bestämmelserna om register över kompletterande intyg baserar sig på Kommissionens beslut 2010/17/EG om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. Beslutet ska implementeras nationellt. Beslutet gavs före EU:s allmänna dataskyddsförordning. Den allmänna dataskyddsförordningen tillämpas dock som kompletterande allmän lag. I 16 § finns ändå bestämmelser som kompletteras kommissionens beslut. I fråga om det baserar sig det nationella handlingsutrymmet på artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

Registret ska innehålla personuppgifter och den rättsliga grunden för behandlingen av dem är artikel 6.1c i EU:s allmänna dataskyddsförordning, dvs. den registeransvariges lagstadgade skyldighet. Skyldigheten att föra register grundar sig på artikel 22.2 i lokförardirektivet, som har implementerats genom 45 § i behörighetslagen.

Med stöd av 1 mom. ska en järnvägsoperatör såsom identifieringsuppgifter föra in förarens namn, personbeteckning, andra identifierings- och kontaktuppgifter samt sådana uppgifter som förutsätts i lokförardirektivet. Dessutom får i registret över kompletterande intyg föras in uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 11 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov som fåtts av examinatorn.

Enligt 2 mom. ska registret över kompletterande intyg genomföras i enlighet med Kommissionens beslut 2010/17/EG om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG, nedan kommissionens beslut om register över förarbevis.

16 §. *Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg*. Paragrafen motsvarar 46 § i behörighetslagen. Syftet med paragrafen är att säkerställa att järnvägsoperatören av läroanstalter och examinatorer får de uppgifter som behövs för att föra registret över kompletterande intyg. Det är fråga om nationella bestämmelser som kompletterar kommissionens beslut om register över förarbevis. I de uppgifter som ska lämnas ut ingår också personuppgifter. Till den delen baserar sig rätten att utfärda bestämmelser på artikel 6.1c i den allmänna dataskyddsförordningen. De nationella bestämmelserna är i enlighet med ett allmänt intresse, eftersom det är nödvändigt att uppgifterna förs in i registret för att registerföringen och systemet med kompletterande intyg ska fungera. I artikel 6.3 i dataskyddsförordningen sägs det särskilt att den nationella rättsgrunden kan innehålla preciserande bestämmelser om de sammanslutningar till vilka sammanslutningar uppgifter lämnas ut. Åtgärden är proportionell, eftersom de uppgifter som behövs vanligen finns endast hos utbildningsanordnarna och det inte annars kan säkerställas att uppgifter om utbildning förs in i registret.

Det föreslås att läroanstalter och examinatorer åläggs att trots sekretessbestämmelserna lämna järnvägsoperatören för registret över kompletterande intyg behövliga uppgifter om en förare som genomgått den utbildning som krävs för kompletterande intyg eller ett prov enligt 12 § 2 mom.

17 §. *Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid*. Paragrafen baserar sig på 47 § i behörighetslagen, som baserar sig på punkt 6 i bilaga II till kommissionens beslut om register över förarbevis. Enligt 1 mom. ska järnvägsoperatören få använda

uppgifterna i registret över kompletterande intyg till att utfärda och återkalla kompletterande intyg, övervaka behörighet och behandla andra behörighetsfrågor.

Järnvägsoperatören åläggs att avföra uppgifterna om en förare ur registret tio år från den sista giltighetsdag som nämns i det kompletterande intyget. Om det inom denna tidsfrist inleds en sådan utredning som avses i 80 § i järnvägslagen, får uppgifterna inte avföras förrän utredningen har slutförts. Statsrådets förordning om uppgifter som ska registreras i behörighetsregistret och registret över kompletterande intyg i järnvägssystemet (11/2013), som utfärdats för att genomföra kommissionens beslut om register över förarbevis, upphävs i samband med att behörighetslagen upphävs.

18 §. *Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg*. Paragrafen motsvarar 47 a § i behörighetslagen. Paragrafen baserar sig på punkterna 4 och 5 i bilaga II till kommissionens beslut om register över förarbevis. Enligt 1 mom. får järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg endast om förutsättningar för utelämnande enligt paragrafen föreligger. Uppgifter får inte lämnas ut om det finns grundat skäl att misstänka att utlämnandet kränker integritetsskyddet för den som ansökt om eller innehar ett tillstånd eller en sådan persons intressen eller rättigheter.

Med stöd av 2 mom. ska järnvägsoperatören under de förutsättningar som anges i 1 mom. och trots sekretessbestämmelserna lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg till behöriga finländska myndigheter och till järnvägsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i eller föreskrivs eller bestäms med stöd av lag eller i Europeiska unionens lagstiftning. I fråga om de registrerades rätt till uppgifter ska bestämmelserna i personuppgiftslagen, och i framtiden i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning, iakttas. Den registrerades allmänna rättigheter enligt personuppgiftslagstiftningen ska iakttas.

Enligt 4 mom. ska uppgifter begäras skriftligt eller elektroniskt, och begäran ska motiveras. Den registeransvarige ska utan ogrundat dröjsmål lämna ut de uppgifter som begärts, om begäran är tillräckligt motiverad.

Uppgifter enligt 16 § och denna paragraf får också lämnas ut med hjälp av teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form enligt överenskommelse med den registeransvarige. Det föreslås att mottagaren åläggs att visa att uppgifterna skyddas på behörigt sätt innan den tekniska anslutningen öppnas.

Den registeransvarige kan få de uppgifter som behövs av parterna via en teknisk anslutning. Den registeransvarige kan också lämna ut uppgifter till parter och myndigheter med hjälp av en teknisk anslutning. I egenskap av registeransvarig kan en järnvägsoperatör få behövliga uppgifter av examinatorer, läroanstalter och utbildare med hjälp av en teknisk anslutning. De registeransvariga kan också lämna ut uppgifter med hjälp av en teknisk anslutning. Användning av en teknisk anslutning eller någon annan teknisk metod för att lämna ut uppgifter förutsätter dock en överenskommelse med den registeransvarige om att uppgifterna skyddas på behörigt sätt. Uppgifter kan lämnas ut elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning endast om mottagaren har rätt att behandla uppgifterna med stöd av personuppgiftslagen eller någon annan lag.

19 §. *Den registeransvariges konkurs*. Paragrafen motsvarar 47 b § i behörighetslagen. Paragrafen baserar sig på punkt 7 i bilaga II till kommissionens beslut om register över förarbevis. Enligt 1 mom. ska den nya järnvägsoperatör som tar över verksamheten svara för att uppgif-

terna i registret över kompletterande intyg bevaras, om den järnvägsoperatör som ansvarar för registret över kompletterande intyg försätts i konkurs.

Enligt 2 mom. ska den registeransvarige överlåta sitt register över kompletterande intyg och uppgifterna i det till Trafiksäkerhetsverket om ingen tar över verksamheten efter en registeransvarig som har försatts i konkurs. Ansvaret för att förvara uppgifterna i registret över kompletterande intyg övergår då till Trafiksäkerhetsverket.

Den som ansvarar för ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 17 §.

20 §. *Kompletterande intyg som beviljats i Sverige*. I paragrafen föreskrivs om erkännande i Finland av kompletterande intyg som beviljats i Sverige i järnvägstrafik mellan Finland och Sverige. En motsvarande bestämmelse finns i 6 § 5 mom. i behörighetslagen. Bestämmelsen gäller endast personal som sköter uppgifter som förare hos järnvägsföretag och andra järnvägsoperatörer som är etablerade i Sverige i järnvägstrafik mellan Finland och Sverige på finska statens gränsområde och järnvägsgränsstationer. Järnvägstrafiken mellan Finland och Sverige är av liten omfattning. Den gränstrafik som har samband med den omfattar endast ett avsnitt på några kilometer av statens bannät och bangårdsområdet i Torneå. Trafiken sköts i praktiken av några förare som har fått sin behörighet i Sverige.

21 §. *Anmälningar som gäller anställningsförhållanden*. I övrigt motsvarar paragrafen 56 § i behörighetslagen, men utöver nuvarande bestämmelser föreslås det att järnvägsoperatören ska åläggas att meddela när anställningsförhållandet eller verksamheten för en förare inleds. En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör. Om förarens förarbevis har utfärdats av en behörig myndighet i någon annan medlemsstat, ska anmälan göras till den instans som utfärdat förarbeviset. I fråga om skyldigheten att anmäla när tjänstgöringsförhållandet upphör baserar sig paragrafen på artikel 17.1 i lokförardirektivet. Trafiksäkerhetsverket ska dock vid behov också informeras om att anställningsförhållandet eller verksamheten för en förare inleds, bl.a. för att kunna fullgöra tillsynen över behörighetskraven. Verket ska ha uppdaterade uppgifter om i vilken järnvägsoperatörs tjänst en förare för tillfället arbetar eller i vilken järnvägsoperatörs verksamhet föraren deltar.

Dessutom föreslås det i enlighet med kraven i artikel 18.2 i lokförardirektivet att järnvägsoperatören i 2 mom. åläggs att utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om arbetsoförmåga för en förare i operatörens tjänst eller som deltar i dess verksamhet räcker längre än tre månader. I gällande behörighetslag finns ingen bestämmelse om tidsfristen.

8 kap.: Förarutbildning inom järnvägstrafiken

Det föreslås att i II avd. 8 kap. i lagen om transportservice ska tas in bestämmelser om utbildning och prov för dem som sköter uppgifter som förare i järnvägssystemet samt om förfarande för att godkänna läroanstalter som ordnar utbildning och examinatorer för prov för förare.

Trafiksäkerhetsverket har bl.a. godkänt läroanstalterna VR-Group Ab, Proxio Plan Oy samt Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy (KRAO) för att ge förarutbildning på olika nivåer. Dessutom har Trafiksäkerhetsverket med stöd av behörighetslagen godkänt ca 30 examinatorer för förarexamen för rullande materiel.

1 §. *Krav på utbildning.* I paragrafen föreskrivs det om de utbildningar som krävs för uppgiften som förare, och som man bör genomgå för att förvärva kompetens som förare. I den nuva-

rande behörighetslagen ingår ingen motsvarande bestämmelse. Enligt 1 mom. förutsätter allmän och yrkesmässig kompetens som förare att man genomgår de utbildningar som krävs för tillstånd. Dessutom krävs att en examinator har bedömt de prov som kärvs för uppgiften som förare med godkänt resultat. En förare som har genomgått utbildningarna och proven för förarbevis och kompletterande intyg ska erhålla behörighet för uppgiften som förare.

Om villkoren för erhållande av förarbevis och kompletterande intyg föreskrivs i bilaga III till lokförardirektivet. Utöver de grundläggande kraven i detta kapitel krävs att föraren har genomgått utbildning och prov för förarbevis och kompletterande intyg och att proven bedömts av en examinator. Bilaga IV till lokförardirektivet har innehållsmässigt ersatts av bilaga I till kommissionens direktiv 2014/82/EU om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller allmänna yrkeskunskaper, medicinska krav och krav angående förarbevis.

Utöver prov för förarbevis ska föraren också med godkänt resultat avlägga proven för kompletterande intyg, som omfattar kännedom om den rullande materielen och bannätet i enlighet med bilagorna V och VI till lokförardirektivet. Punkt 8 i bilaga VI till lokförardirektivet har ersatts av bilaga II till kommissionens direktiv 2014/82/EU, som nämns ovan.

Bilagorna III, V och V till lokförardirektivet samt bilagorna I och II till kommissionens direktiv har genomförts genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift med rubriken Utbildningsprogram för trafiksäkerhetsuppdrag i järnvägssystem (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Lokförardirektivet har ändrats genom Kommissionens direktiv (EU) 2016/882 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller krav på språkkunskaper. Bilagan om språkkunskaper till kommissionens direktiv har genomförts genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift Utbildningsprogram för trafiksäkerhetsuppdrag i järnvägssystem (TRAFI/205384/03.02.00/2016).

I 2 mom. förutsätts det att de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg enligt 1 mom. ordnas som skilda utbildningsdelar. Den utbildning som krävs för förarbevis och kompletterande intyg ska dock kunna avläggas samtidigt, även om ett kompletterande intyg får beviljas först när föraren har ett förarbevis. De praktikperioder som hör till utbildningen för kompletterande intyg får dock inte inledas förrän de läkarundersökningar och psykologiska personbedömningar som avses i 7 kap. 8 och 9 § har genomförts med godkänt resultat.

Utbildningsdelen för förarbevis ska uppfylla kraven enligt bilaga IV till lokförardirektivet. Hittills har det gjorts innehållsmässiga ändringar i kraven genom bilaga I till kommissionens direktiv 2014/82/EU. Dessutom förutsätts det i 2 mom. att de utbildningar om rullande materiel och bannät som ska anges i kompletterande intyg ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen om rullande materiel ska uppfylla kraven enligt bilaga V till lokförardirektivet.

Utbildningsdelen om bannätet ska uppfylla kraven enligt bilaga VI till lokförardirektivet. Hittills har innehållsmässiga ändringar i kraven gjorts genom bilaga II till kommissionens direktiv 2014/82/EU som nämns ovan och genom bilagan till kommissionens direktiv (EU) 2016/882. För att erhålla ett förarbevis ska sökanden uppfylla kraven enligt 4 § 1 mom. Föraren ska i synnerhet uppfylla de medicinska kraven för uppgiften som förare innan han eller hon får delta i den praktiska utbildning eller körutbildning som ingår i utbildningen för kompletterande intyg. Momentet baserar sig på artikel 23 i lokförardirektivet. Vid utbildningen av förare ska dessutom bestämmelserna om utbildningsmetod i bilaga III till lokförardirektivet iakttas.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om utbildningsmetoder samt om innehållet i den utbildning som krävs för uppgiften som förare. Eftersom verket ska inte längre godkänna utbildningsprogram eller fastställa deras innehåll, kan förarutbildningen framöver riktas på ett mer ändamålsenligt sätt än hittills. Modellen innebär att normerna och den administrativa bördan lättas upp. Tyngdpunkten i regleringen blir mer på slutprodukten, dvs. kompetensen, inte på detaljerna i utbildningsverksamheten såsom antal timmar, som läroanstalterna har pedagogisk kompetens att besluta om.

2 §. *Prov.* I paragrafen föreskrivs om de prov som ska avläggas för att garantera kunskaper för erhållande av förarbehörighet, samt om de instanser till vilkas uppgifter det hör att fastställa vilka examinatorer som ska anlitas vid prov för förarbrev och kompletterande intyg. Genom paragrafen genomförs artikel 25 i lokförardirektivet, i vilken det föreskrivs om examina för förare. I den nuvarande behörighetslagen ingår ingen motsvarande bestämmelse.

Enligt 1 mom. ska föraren, efter att den utbildning som förutsätts för erhållande av ett förarbevis eller kompletterande intyg enligt 1 § i detta kapitel avslutats, med godkänt resultat avlägga de prov i vilka kunskaperna mäts. Examinatorn ska försäkra sig om förarens kunnande genom att låta föraren avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter uppgiften förutsätter. Enligt 1 mom. får endast den som godkänts för uppgiften som examinator vara examinator.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i enlighet med artikel 25.1a i lokförardirektivet fastställa de prov som ska avläggas för att få förarbrev och förordna de examinatorer som ska anlitas vid proven. Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när verket fastställer förfarandet för beviljande av sådana förarbrev som avses i II avd. 7 kap. 3 § 3 mom.

Enligt 3 mom. ska järnvägsoperatören i enlighet med artikel 25.1b i lokförardirektivet fastställa de prov som ska avläggas för kompletterande intyg och förordna de examinatorer som ska anlitas vid proven. Enligt 3 mom. ska järnvägsoperatören beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när operatören fastställer förfarandet för beviljande av sådana kompletterande intyg som avses i II avd. 7 kap. 11 § 1 mom. Genom 3 mom. implementeras artikel 25.6 i lokförardirektivet. I provet för kompletterande intyg ska examinatorn bedöma förarens förmåga att arbeta som förare genom ett körprov som genomförs på bannätet. I provet får också hanteringen av avvikande situationer och funktionsstörningar mätas med hjälp av simulator. I 3 mom. föreskrivs dessutom om examination av prov om kännedomen om bannätet när järnvägsoperatörer utfärdar kompletterande intyg för bannätet i Finland. Kännedomen om bannätet eller en del av det inklusive kännedom om rutter och trafikregler får endast examineras av examinatorer som Trafiksäkerhetsverket godkänt. Genom momentet genomförs artikel 25.3 i lokförardirektivet. Enligt den artikeln ska förarens kunskaper om infrastruktur för kompletterande intyg, inbegripet linjekännedom och trafikregler, bedömas av en myndighet i den medlemsstat där infrastrukturen befinner sig. I enlighet med EU-bestämmelserna ska man i andra prov i Finland också få anlita examinatorer som godkänts av nationella säkerhetsmyndigheter i andra medlemsstater.

Enligt 4 mom. ska proven genomföras så att intressekonflikter undviks. Examinatorn för ett prov för kompletterande intyg får dock också vara en person som hör till personalen hos den järnvägsoperatör som beviljar intyget. Genom 4 mom. genomförs artikel 25.4 i lokförardirektivet.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om prov och ordnandet av dem.

3 §. *Godkännande av läroanstalter*. I paragrafen föreskrivs om godkännande av läroanstalter och utbildare inom järnvägssystemet. Paragrafen motsvarar 23 § i behörighetslagen, dock så att det föreslås att bestämmelsen i dess 3 mom. om skyldigheten för läroanstalter att ge utbildning på ett jämlikt och icke-diskriminerande sätt ska tas in i 4 § 1 mom. i detta kapitel. Med läroanstalt avses i enlighet med artiklarna 23.5 och 23.6 i lokförardirektivet också en fysisk person, och verket får också godkänna enskilda personer som tillhandahåller utbildning. Samtidigt ska Trafiksäkerhetsverket övervaka alla läroanstalter, också fysiska personer som tillhandahåller utbildning. Det föreslås att också bestämmelserna i 24 § i behörighetslagen ska tas in i denna paragraf. Däremot föreslås det att man frångår godkännandet av utbildare för repetitionsutbildning, eftersom varje järnvägsoperatör i enlighet med sitt säkerhetsstyrningssystem ska se till att personalens kunskaper upprätthålls.

Paragrafen baserar sig på artikel 20.2 i lokförardirektivet. Enligt den artikeln ska ackrediteringen ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan och för högst fem år godkänna läroanstalter som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om läroanstalten har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet uppgiften kräver samt ändamålsenliga redskap och utrymmen för undervisningen. En läroanstalt som ansöker om godkännande ska påvisa sådana tillräckliga resurser som avses i bestämmelsen.

Enligt 1 mom. får en läroanstalt godkännas för högst fem år. Kommissionen har utfärdat en rekommendation om erkännande av utbildningsanstalter och examinatorer för lokförare i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG (*lokförardirektivet*). Enligt den rekommendationen ska den behöriga myndigheten godkänna en utbildningsanstalt för en bestämd tid om högst fem år. Också de andra aktörer som avses i detta kapitel godkänns för en bestämd tid om högst fem år. Enligt järnvägslagen ska säkerhetscertifikat för järnvägsoperatörer och säkerhetstillstånd för bannätsförvaltare likaså alltid beviljas för en bestämd tid om högst fem år. Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, får järnvägsoperatören enligt 2 mom. begära att det ärende som gäller godkännande av läroanstalten ska behandlas i samband med ett ärende som gäller ansökan om säkerhetscertifikat för järnvägsoperatören.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ompröva godkännandet av en läroanstalt om det sker väsentliga ändringar i de föreskrivna kompetenskraven för förare eller kraven för godkännande av läroanstalter. Enligt momentet ska verket också ompröva godkännandet av en läroanstalt läroanstalten begär det. En läroanstalt ska begära ett nytt godkännande, om omfattningen hos en förberedande utbildning för förare som läroanstalten ordnar förändras väsentligt.

I 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda sådana föreskrifter om kraven på läroinrättningar och utbildare som avses i kommissionens beslut om kriterier för erkännande av utbildningsanstalter som deltar i utbildning av lokförare, om kriterier för erkännande av examinatorer av lokförare och om kriterier för anordnande av prov (2011/765/EU), nedan kommissionens beslut om utbildningsanstalter. I föreskriften ska bl.a. tas in kompetenskrav för läroanstalter enligt artikel 4 i kommissionens beslut om utbildningsanstalter. I statsrådets förordning om krav som gäller läroanstalter som ger utbildning i trafiksäkerhet på järnvägarna samt om vissa behörigheter och förteckningar (13/2013) föreskrivs för närvarande om de frågor som avses i 4 mom. För att göra regleringen lättare och mer flexibel föreslås det att behörigheten att utfärda normer på lägre nivå ska delegeras till Trafiksäkerhetsverket. Den förordning av statsrådet som nämns ovan upphävs i samband med att behörighetslagen upphävs.

4 §. *Skyldigheter för läroanstalter*. I paragrafen samlas bl.a. bestämmelser om skyldigheter för läroanstalter, som på det sätt som beskrivs i 3 § också kan vara fysiska personer, vilka är

spridda på olika paragrafer i behörighetslagen. I 4 § 1 mom. föreskrivs om den skyldighet för läroanstalter att ge förarutbildning på ett opartiskt sätt som avses i artikel 3 i kommissionens beslut om utbildningsanstalter. Momentet motsvarar 23 § 3 mom. i behörighetslagen. I 35 § i järnvägslagen finns dessutom en bestämmelse om skyldigheten för läroanstalter att tillhanda utbildningstjänster på ett likvärdigt sätt.

I 4 § 1 mom. åläggs de läroanstalter som godkänts för att ge sådan utbildning som här avses att ge förarutbildning till alla förare och personer som söker sig till föraruppgifter på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. En läroanstalt som ordnar förberedande utbildning åläggs att behandla de förare som deltar i utbildningen likvärdigt och att utbilda personal hos en järnvägsoperatör som hör till samma organisation som läroanstalten på lika villkor som andra personer som är i behov av utbildning. I enlighet med gällande krav föreslås det att intagning till en utbildning som en läroanstalt tillhandahåller ska ske enligt samma förutsättningar oberoende av om läroanstalten utbildar egen personal hos en järnvägsoperatör som hör till samma organisation som läroanstalten eller andra personer som är i behov av utbildning.

Enligt 2 mom. ansvarar läroanstalten för utbildningens innehåll tillsammans med järnvägsoperatören eller den som strävar efter att bli järnvägsoperatör.

I 3 mom. åläggs läroanstalten att begära ett nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om omfattningen av den utbildning som ges ändras väsentligt. Sedan verket mottagit ansökan ska det ompröva godkännandet för läroanstalten enligt det som föreskrivs i 3 § 3 mom. i detta kapitel. Om omfattningen av den utbildning som en läroanstalt tillhandahåller ändras väsentligt och läroanstalten inte har begärt ett nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket, får verket vid behov återkalla godkännandet för läroanstalten i enlighet med denna lag.

5 §. *Ordnande av handledning som ingår i förarutbildning*. Paragrafen motsvarar 25 a § i behörighetslagen. I paragrafen föreskrivs om ordnande av den handledning i arbetet som ingår i förberedande utbildning för förare. Enligt 1 mom. får en järnvägsoperatör sköta handledningen i arbetet, om en läroanstalt inte har tillräckliga verksamhetsförutsättningar för att utföra handledning i framförande av rullande materiel.

I artikel 23.4 i lokförardirektivet åläggs medlemsstaterna att sörja för att sökandena har rättvist och icke-diskriminerande tillträde till den utbildning som erfordras för att de ska uppfylla kraven för erhållande av förarbevis och kompletterande intyg. Handledning i arbetet är en viktig del av förarutbildningen. Den handledning i arbetet som hör till förarutbildningen har visat sig vara problematisk för företag som strävar efter att etablera sig på järnvägsmarknaden, eftersom de inte alltid har det rullande materiel som behövs för handledningen, personal som kan ge handledning i arbetet eller rätt att operera på bannätet. Av de skäl som anges ovan har det ansetts behövligt att också framöver föreskriva om en skyldighet för järnvägsföretag att ge handledning i arbetet.

Enligt 2 mom. får det regleringsorgan som avses i 71 § i järnvägslagen ålägga ett järnvägsföretag som redan bedriver trafik på marknaden att tillhandahålla sådan handledning i framförande av rullande materiel som avses i 1 mom. för bolag eller andra sammanslutningar som har för avsikt att inleda järnvägstrafik. Ett tecken på avsikten att inleda järnvägstrafik kan t.ex. vara att ett säkerhetscertifikat har beviljats. Det föreslås att skyldigheten att tillhandahålla handledning i arbete ska begränsas till att gälla sådana situationer när det inte finns andra genomförbara alternativ för handledningen t.ex. till följd av att ett företag som vill komma in i branschen inte har tillgång till de resurser som behövs för handledningen och handledningen i arbetet inte kan skötas genom något annat avtalsarrangemang. Naturligtvis ska företagen kunna komma överens om handledning i arbetet också i andra fall. Avtal mellan företagen ska

alltid vara den primära modellen för att ordna handledning i arbete. Vid handledning i arbetet ska i regel det företags materiel användas som begär handledningen, som det har sådan materiel som behövs för handledningen och man inte kommer överens om något annat. Det företag som tillhandahåller handledning i arbetet erbjuder ställer då sådan personal som har den kompetens som handledningen i arbetet kräver till det företags förfogande som begär handledning.

Enligt 2 mom. får skyldighet att tillhandahålla handledning påföras, om järnvägsföretaget bedriver trafik som motsvarar den trafik som ett bolag eller någon annan sammanslutning som begär handledning ämnar bedriva. I praktiken kan handledning i arbetet gälla olika slags trafik, t.ex. växelarbete, godstransporter eller persontransporter. Den handledning i arbetet som avses i momentet är en lagstadgad del av den förberedande utbildning för förare som en läroanstalt ger, och som i sin helhet tillhandahålls på läroanstaltens ansvar. Den järnvägsoperatör som begär arbetshandledning ansvarar för att göra förarna förtrogna med den materiel som den använder och det bannät som används i järnvägsoperatörens verksamhet samt med de banavsnitt som hör till det.

När regleringsorganet ålägger ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning ska verket enligt 3 mom. beakta att järnvägsföretaget har tillräckliga förutsättningar för uppgiften och att handledningen inte oskäligt begränsar järnvägsföretagets egen verksamhet. En förutsättning är alltså att järnvägsföretaget har tillräckliga resurser för att ordna sin egen verksamhet trots att det åläggs att tillhandahålla handledning i arbetet för andra företag. Då handledning i arbetet ges får inte heller skyddet för affärshemligheter eller andra intressen hos det järnvägsföretag som tillhandahåller handledningen äventyras.

Enligt 4 mom. ska det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning beslutar om de praktiska arrangemangen för handledningen, och det kan bl.a. besluta hur många studerande som samtidigt kan ges handledning. Enligt 4 mom. ska det järnvägsföretag som tillhandahåller tjänsterna få skälig ersättning för handledningen med beaktande av de kostnader som den orsakar och en skälig avkastning. För ersättningen svarar det bolag eller den sammanslutning som begär handledning. Ersättningen ska vara rättvis för alla bolag och andra sammanslutningar som avses i momentet och som får handledning. Vid behov får järnvägsföretaget kräva en förhandsavgift för handledningen i arbetet eller att säkerhet ställs för avgiften.

6 §. *Godkännande av examinator för prov*. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket godkänna examinatorer för prov för förare. Paragrafen motsvarar 27 § i behörighetslagen. [Det föreslås dock en språklig ändring i paragrafen på finska, som inte påverkar den svenska språkdräkten.] Uppgifterna för examinatorer för prov ändras inte. Paragrafen baserar sig på artikel 20.2 i lokförardirektivet, där det föreskrivs om rätten för den behöriga myndigheten i en medlemsstat att bl.a. föreskriva om ackreditering av sådana organ som här avses. Enligt den artikeln ska ackrediteringen ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna examinatorer både för prov som berättigar till förarbevis och för prov som berättigar till kompletterande intyg. En förutsättning för godkännande är att den sökande är insatt i synnerhet i provets ämnesområde och har tillräcklig praktisk erfarenhet av det. Enligt 2 mom. ska examinatorerna kunna godkännas för högst fem år i sänder, liksom andra aktörer som avses i bestämmelserna om behörighet.

Enligt 2 mom. ska examinatorn genomföra de prov som berättigar till förarbevis och kompletterande intyg på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. I samband med godkännandet ska examinatorn också ge en försäkran om detta. I artikel 25 i lokförardirektivet förutsätts det att examinatorerna agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt då proven genomförs. I artikel 7 i kommissionens beslut om utbildningsanstalter förutsätts det att examinatorerna för

förarprov genomför proven på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt och utan press eller incitament som påverkar bedömningen eller provresultaten eller provens genomförande. Det föreslås att examinatorn åläggs att genomföra de prov som berättigar till förarbevis och kompletterande intyg på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Examinatorn ska agera objektivt då han eller hon ordnar prov och bedömer provresultat. Objektiviteten tar sig t.ex. uttryck så att grunderna för bedömningen av proven är tillgängliga för provdeltagarna när prov ordnas. Den som deltar i ett prov ska ha möjlighet att bekanta sig med sina egna provresultat och vid behov begära en ny bedömning av provet, om resultatet är underkänt. Den som ansöker om rätt att vara examinator ska ge en undertecknad försäkran om sin objektivitet till den instans som godkänner ansökan.

I 3 mom. bemyndigas trafiksäkerhetsverket att utfärda sådana närmare bestämmelser som avses i kommissionens beslut om läroanstalter om kompetenskrav för examinatorer och om upprätthållande av kompetensen. I föreskriften ska bl.a. tas in kompetenskrav för examinatorer enligt artikel 8 i kommissionens beslut om utbildningsanstalter. I statsrådets förordning om krav som gäller läroanstalter som ger utbildning i trafiksäkerhet på järnvägarna samt om vissa behörigheter och förteckningar föreskrivs för närvarande om de frågor som avses i 3 mom. Bestämmelserna lättas upp genom att Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att vid behov utfärda närmare föreskrifter.

9 kap.: Sjöfart på Finlands vattenområden

1 §. *Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden*. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen 4 § 1 och 4 mom. i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919), nedan näringslagen.

2 §. *Undantag som gäller cabotage inom sjöfarten.* Det föreslås att i paragrafen ska tas in bestämmelserna i 4 § 2 och 3 mom. i näringslagen om beviljande av s.k. cabotagetillstånd. I näringslagen anges ministeriet som behörig myndighet för att bevilja tillstånd till cabotagetransporter med fartyg från en tredjestat. Här föreslås det att tillståndet ska beviljas av Trafiksäkerhetsverket, som också annars är tillståndsmyndighet för transporter. Avsikten är inte att ändra kriterierna för beviljande av tillstånd, trots att ordalydelsen preciserats något.

Det föreslås att 1 och 2 mom. i sak ska motsvara 4 § 2 mom. i näringslagen med undantag för att Trafiksäkerhetsverket föreslås bli behörig myndighet. Dessutom föreslås det att 1 mom. preciseras så, att det uttryckligen föreskrivs att en förutsättning för beviljande av tillstånd är att inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet. Det motsvarar nuvarande praxis.

I 3 mom., som motsvarar 4 § 3 mom. i näringslagen, ingår ett bemyndigande för statsrådet att enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskriva att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. nämnt tillstånd bedriva handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet. Ett sådant avtal har slutits med Norge (överenskommelsen mellan Finland och Norge om rätten för norska fartyg att bedriva cabotagesjöfart i Finland, FördrS 95/1996).

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om utredningar för ansökan om tillstånd. Den som ansöker om tillstånd ska lägga fram en utredning om

1) varför tillståndet behövs,

2) om det fartyg med vilket verksamheten ska bedrivas,

3) om fartygets ägare, i synnerhet om ägarens förmåga att sköta sina ekonomiska ansvar och förpliktelser.

10 kap.: Behörighet för fartygspersonal

1 §. *Kapitlets tillämpningsområde*. I paragrafen föreskrivs om kapitlets tillämpningsområde. Till sitt innehåll motsvarar tillämpningsområdet i huvudsak tillämpningsområdet för 2 kap. om fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning i den gällande lagen om fartygspersonal. Bestämmelserna om behörighet i kapitlet ska alltså tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg. Med fartygspersonal avses alla som arbetar ombord på ett fartyg, Liksom i gällande lag föreslås det dock att fartygspersonal på vissa slags fartyg ska lämnas utanför tillämpningsområdet. Sådana fartyg är t.ex. försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg som inte huvudsakligen används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last. I beredningsskedet har inrikesministeriet föreslagit att polisens och räddningsväsendets fartyg ska lämnas utanför kapitlets tillämpningsområde i likhet med försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg. Inrikesministeriet har också i ett tidigare sammanhang föreslagit för kommunikationsministeriet att räddningsväsendets fartyg ska lämnas utanför kapitlets tillämpningsområde. Försvarsmaktens fartyg används inte huvudsakligen i allmän trafik för befordran av passagerare eller last. Beredningen utmynnade ändå i att alla bestämmelser som tillämpas på fartyg i myndighetsbruk och konsekvenserna av ändringar ska bedömas närmare. Frågan kan tas upp i den tredje fasen av transportbalksprojektet.

Det föreslås dock vissa ändringar i tillämpningsområdet i förhållande till gällande bestämmelser. Det föreslås att kapitlet ska tillämpas på fartygspersonal på vajerfärjor och pråmar endast i fråga om sådana kompetenskrav som gäller radiopersonal. Behörighetskraven för radiooperatörer ska alltså t.ex. tillämpas också på vajerfärjor och pråmar. Dessutom föreslås det att fartygspersonal på mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri ska lämnas utanför kapitlets tillämpningsområde. Ändringarna har karaktären av preciseringar i förhållande till gällande bestämmelser och innebär ingen stor innehållsmässig förändring, eftersom bemanningsintyg inte beviljas t.ex. för mudderverk och det inte finns några särskilda behörighetsvillkor för dem.

2 §. *Definitioner.* I paragrafen ingår definitioner på de viktigaste begreppen som används i kapitlet. Till sitt innehåll motsvarar definitionerna i huvudsak definitionerna enligt 2 § i lagen om fartygspersonal till den del de gäller behörighet. Dock föreslås det att definitionen av sjötjänstgöring ska utvidgas så att som sjötjänstgöring också kan räknas tjänstgöring på sådana fartyg i fritidsbruk vars bruttodräktighet är över 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt STCW-konventionen. I Finland är bruttodräktigheten för nöjesfartyg per definition under 500, men det finns nöjesfartyg under annan flagg vilkas bruttodräktighet är över 500 och vilkas verksamhet kan jämställas med kommersiell verksamhet. Ändringen gör det möjligt att godkänna sjötjänstgöring som utförs på sådana fartyg som sjötjänstgöring vid bedömningen av om behörighetskraven uppfylls.

Dessutom föreslås det att definitionen av sjötjänstgöring ska preciseras så att tjänstgöring på vajerfärjor som inte är fritt styrbara inte ska räknas som sjötjänstgöring.

3 §. *Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis*. Enligt 1 mom. ska de som arbetar ombord på fartyg ha sådan kompetens som avses i kapitlet. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 15 § 1 mom. i lagen om fartygspersonal.

Enligt 2 mom. kan av medlemmarna av fartygspersonalen utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper eller enligt arbets-

uppgifterna. Över påvisad behörighet ska utfärdas ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet. Till sitt innehåll motsvarar momentet 15 § 1 mom. och 18 § 1 mom. i lagen om fartygspersonal.

I 3 mom. föreskrivs om kompetensbevis. Enligt momentet ska den som har ett behörighetsbevis för befäl eller certifikat över specialbehörighet i lastoperationer på tankfartyg som utfärdats av en behörig myndighet i någon annan stat, och som arbetar ombord på ett fartyg under finländsk flagg, ha ett kompetensbevis över erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet. Momentet är nytt, men motsvarar till sitt innehåll rådande rättsläge och kraven i STCW-konventionen. Det föreslås att bestämmelsen ska tas in i lagen som ett förtydligande. Ett erkännande enligt STCW-konventionen förutsätts endast i fråga om sådana behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet som anges i momentet. Andra giltiga behörighetsbrev, som en fördragsslutande part i STCW-konventionen har beviljat i enlighet med konventionen, är i kraft på fartyg som seglar under finsk flagg som sådana utan något kompetensbevis.

I 4 mom. föreslås bestämmelser om de fall då ett finskt fartyg har bortfraktats åt en utlänning för att användas i trafik mellan EES-stater. Momentet motsvarar 15 § 7 mom. i lagen om fartygspersonal.

4 §. *Behörighetskrav för befälhavare på last- och passagerarfartyg*. I paragrafen föreskrivs om behörighetskrav för befälhavare på last- och passagerarfartyg. Paragrafen motsvarar 7 § i bemanningsförordningen.

5 §. *Behörighet för maskinbefäl på ång- och motorfartyg*. Momentet motsvarar 15 § 2 mom. i lagen om fartygspersonal.

6 §. *Behörighetskrav för maskinchef på last- och passagerarfartyg*. I paragrafen föreskrivs om behörighetskrav för maskinchefer på last- och passagerarfartyg. Paragrafen motsvarar 8 § i bemanningsförordningen.

7 §. *Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad*. I paragrafen föreskrivs om behörighetskrav för förare av hyresbåtar när de hyrs ut bemannade. Momentet motsvarar 15 § 6 mom. i lagen om fartygspersonal.

8 §. *Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg*. I paragrafen föreskrivs om behörighetskrav för befäl på fiskefartyg. Paragrafen motsvarar 9 § i bemanningsförordningen.

9 §. *Behörighetskrav för radiooperatörer*. I paragrafen föreskrivs om behörighetskrav för radiooperatörer. Momentet motsvarar 15 § 3 mom. i lagen om fartygspersonal. Dock föreslås det att hänvisningen till lagen om radiofrekvenser och teleutrustningar ska uppdateras så att den gäller informationssamhällsbalken, där det numera föreskrivs om den behörighet som berättigar till användning av radiostationer. Med stöd av 11 § i detta kapitel utfärdar Kommunikationsverket behörighetsbrev i enlighet med Internationella teleunionens radioreglemente.

10 §. *Befälhavarens minimiålder*. I paragrafen föreskrivs om minimiåldern för befälhavare på fartyg. Det föreslås att den som är befälhavare på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år. I inrikes fart föreslås motsvarande minimiålder vara 18 år. Paragrafen motsvarar 24 § i lagen om fartygspersonal.

11 §. *Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet*. I paragrafen ingår motsvarande bestämmelser om tillämpning i Finland av EU:s direktiv om behörighet som i 15 § 8 mom. i lagen om fartygspersonal.

12 §. *Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet*. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utfärda behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet och föra in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Kommunikationsverket ska dock utfärda behörighetsbrev för radiooperatörer enligt 8 § i enlighet med Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente. Till sitt innehåll motsvarar momentet i huvudsak 15 § 3 mom. och 17 § 1 mom. i lagen om fartygspersonal.

I 2 mom. föreskrivs om de allmänna förutsättningarna för beviljande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Enligt det ska sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfylla behörighetsvillkoren. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och den utredning som behövs för utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Till sitt innehåll motsvarar momentet till denna del 16 § 1 mom. och 17 § 1 mom. i lagen om fartygspersonal.

Enligt 3 mom. förutsätts det för erhållande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det dessutom att Trafikverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts enligt 11 kap. 1 och 3 § i lagförslaget. Kravet är nytt och följer av det nya system för godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar om vilket bestämmelser föreslås ingå i 11 kap. I det kapitlet föreslås det ingå bestämmelser om att en utbildningsanordnare som tillhandahåller en sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev eller intyg över specialbehörighet för sjöfart enligt STCW-konventionen, eller en annan sådan utbildning som enligt STCW-konventionen förutsätter förvaltningens godkännande, ska ha Trafiksäkerhetsverkets godkännande. Det förutsätts både i STCW-konventionen och i direktivet om minimiutbildning. Dessa nya krav ska alltså beaktas också i förutsättningarna för att bevilja behörighetsbrev och intyg över specialbehörighet.

I 4 mom. föreslås ingå bemyndiganden om de frågor om vilka närmare bestämmelser får utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet ska närmare bestämmelser få utfärdas bl.a. om de behövliga nationella behörighetsbreven och behörighetsvillkoren. Till sitt innehåll motsvarar momentet i huvudsak 16 § 2 mom. och 17 § 3 och 4 mom. i lagen om fartygspersonal.

I 5 mom. föreskrivs om de frågor om vilka Trafiksäkerhetsverket ska få meddela närmare föreskrifter. Till dem hör bl.a. förfarandet för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Vidare föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska fastställa formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis. Till sitt innehåll motsvarar momentet 16 § 2 mom. och 17 § 5 och 6 mom. i lagen om fartygspersonal. Dock föreslås det att bemyndigandet preciseras och kompletteras så, att Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter för genomförande av IMO:s riktlinjer och rekommendationer också i fråga om innehållet i och ordnandet av utbildningar för specialbehörighet samt om krav på förtrogenhetsutbildning.

Om återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, och kompetensbevis föreskrivs i VI avd. 1 kap. i lagförslaget, där alla bestämmelser om återkallande av certifikat och behörigheter finns samlade.

13 §. *Specialutbildning*. I paragrafen föreskrivs om den specialutbildning som krävs av fartygspersonal. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen i stor utsträckning 18 § i lagen om far-

tygspersonal i fråga om specialutbildning. Om de specialbehörigheter so krävs föreskrivs i 3 och 12 § i detta kapitel i lagförslaget samt i de förordningar som utfärdas med stöd av lagen.

Enligt 1 mom. kan av medlemmarna av fartygspersonalen utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna.

Enligt 2 mom. ska de som arbetar ombord på fiskefartyg ha säkerhetsutbildning.

I 3 mom. ingår ett bemyndigande, enligt vilket närmare bestämmelser om kraven gällande specialutbildning och förtrogenhetsutbildning enligt fartygstypen på passagerarfartyg och tankfartyg och enligt fartygspersonalens arbetsuppgifter samt om säkerhets-, brandbekämpnings- och sjukvårdsutbildning för genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att omnämnandet av alternativa behörighetsbrev ska strykas i bemyndigandet, eftersom också alternativa behörighetsbrev är behörighetsbrev och de alltså redan omfattas av 12 § 4 mom. i detta kapitel i lagförslaget. Därför behövs ingen särskild bestämmelse om dem.

Enligt 4 mom. får Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildning för däcksmän samt om säkerhetsutbildning för personer som arbetar ombord på fiskefartyg. Det föreslås alltså att inget behörighetsbrev längre ska krävas av däcksmän, utan att genomgången utbildning för däcksmän ska vara tillräcklig. Förslaget att frångå kravet på behörighetsbrev för däcksmän beskrivs närmare i avsnittet om de viktigaste förslagen i den allmänna motiveringen i denna proposition.

14 §. *Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet*. I paragrafen föreskrivs om giltighetstiden för behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om hur de får förnyas. Paragrafen motsvarar 19 § i lagen om fartygspersonal utom att bestämmelsen om behörighetsbevis och kompetensbevis som förkommit eller förstörts ny flyttas till IV avd. 2 kap. 3 a § i detta lagförslag, där förfarandet i situationer när dokument förkommer, förstörs eller blir stulet behandlas i fråga om alla persontillstånd för transporter.

15 §. *Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat*. I paragrafen föreskrivs om erkännande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i enlighet med STCW-konventionen. Om erkännande av behörighetsbrev som inte är i enlighet med STCW-konventionen föreskrivs i 17 § i detta kapitel i lagförslaget. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 21 § i lagen om fartygspersonal och i 87 § i bemanningsförordningen, från vilken en del bestämmelser bör upphöjas till lagnivå på grund av kraven i grundlagen.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan utfärda ett sådant kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med kompetensbevis avses ett sådant kompetensbevis som anges i 3 § 3 mom. i lagförslaget. Med kompetensbeviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, förste maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller handha lastoperationer på tankfartyg. I andra uppgifter krävs inget kompetensbevis i fråga om behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet i enlighet med STCW-konventionen.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som en behörig myndighet i en EES-stat har utfärdat. Däremot ska Trafiksäkerhetsverket kunna godkänna ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat har utfärdat om förutsättningarna enligt 3 mom. uppfylls. Till förutsättningarna hör att staten är fördragsslutande part i STCW-konventionen, att staten har påvisat för IMO:s sjösäkerhetskommitté att den har genomfört bestämmelserna i konventionen och att Europeiska kommissionen har erkänt statens utbildnings- och certifieringssystem.

En ytterligare förutsättning är att trafiksäkerhetsverket och den behöriga myndigheten i staten i fråga har ingått eller bereder en bilateral förbindelse om erkännande av behörighetsbrev och certifikat om specialbehörighet. Med en sådan bilateral förbindelse avses sådana avtal som avses i regel I/10 i bilagan till STCW-konventionen (*undertaking*), genom vilket avtalsparterna förbinder sig till att utan dröjsmål underrätta varandra om de genomför betydande förändringar i arrangemangen för sådana utbildningar som genomförs och sådana behörighetsbrev som beviljas i enlighet med STCW-konventionen. Sådana bilaterala avtal utgör internationella förvaltningsavtal mellan myndigheter och har inga verkningar som sträcker sig utanför myndigheterna. I avtalet kommer man överens om frågor som gäller samarbetet mellan myndigheterna, såsom meddelanden om sådana ändringar som nämns ovan och om ändringar i endera myndighetens förfarande för beviljande av behörighetsbrev.

I 4 mom. föreskrivs om särskilda förutsättningar för att bevilja kompetensbevis för vissa befattningar. Kompetensbevis för befattningen som fartygets befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare kan beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland till den del den har betydelse för befattningen. Bestämmelsen baserar sig på STCW-konventionen, där det i regel I/10.2 i bilagan föreskrivs att förvaltningen då behörighetsbrev för befäl godkänns ska säkerställa att sjöfararen behärskar den nationella sjöfartslagstiftning som har relevans för de uppgifter de ska utföra ombord.

Bestämmelser om införande av uppgifter om kompetensbevis i registret finns i V avd. i lagförslaget, som handlar om trafik- och transportregistret.

Enligt 5 mom. ska kompetensbevis utfärdas i enlighet med regel I/2.7 och I/2.8 i STCW-konventionen. I de reglerna ingår detaljerade krav på godkännandet och kompetensbevisen, bl.a. på att ett kompetensbevis får beviljas först sedan det säkerställts att behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet är äkta och giltigt.

I 6 mom. ingår ett bemyndigande enligt vilket Trafiksäkerhetsverket för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får meddela närmare föreskrifter om de handlingar som ska bifogas till ansökan om kompetensbevis. Avsikten är att en föreskrift med stöd av bemyndigandet ska utfärdas om de krav på handlingar om vilka det för närvarande föreskrivs i 87 § 2 mom. i bemanningsförordningen.

16 §. *Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas*. I paragrafen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket under vissa förutsättningar ska få tillåta att sjöfarare arbetar ombord på finska fartyg tills deras ansökan om kompetensbevis godkänns, dock högst i tre månader. Det föreslås att en förutsättning för arbete ombord ska vara att sjöfararen har ett intyg från Trafiksäkerhetsverket över att ansökan om kompetensbevis mottagits. Om beslutet om beviljande av kompetensbevis är negativt, ska rätten att arbeta dock upphöra genast i nästa hamn. Paragrafen baserar sig på regel I/10.5 i bilagan till STCW-konventionen och motsvarar 21 § 5 mom. i lagen om fartygspersonal samt 87 § i bemanningsförordningen.

17 §. *Erkännande av andra behörighetsbrev än sådana som överensstämmer med STCW-konventionen*. I paragrafen föreskrivs om erkännande av behörighetsbrev som inte är i enlighet med STCW-konventionen. Om erkännande av behörighetsbrev och intyg över specialbehörighet i enlighet med STCW-konventionen föreskrivs i 15 § enligt vad som sägs ovan.

Paragrafen är ny och gör det möjligt för Trafiksäkerhetsverket att utöver behörighetsbrev i enlighet med STCW-konventionen också erkänna yrkeskompetensbevis för sådana reglerade yrken inom sjöfarten som avses i EU:s yrkeskompetensdirektiv och som beviljats av en behörig myndighet i någon annan EES-stat. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket t.ex. ska få erkänna den nationella behörigheten för estniska fiskare, vilket det inte tidigare fått göra enligt gällande lag.

Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på skriftlig begäran utfärda ett intyg över erkännande också för en sökande som har ett behörighetsbrev för däcks- eller maskinbefäl som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat och som inte baserar sig på STCW-konventionen. Trafiksäkerhetsverket får alltså endast erkänna behörighetsbrev för däcks- och maskinbefäl, vilka har avgörande betydelse för säkerheten. Förfarandet för erkännande ska inte tillämpas på andra behörighetsbrev enligt yrkeskompetensdirektivet, utan de föreslås liksom hittills ge rätt att arbeta på finska fartyg utan något erkännande. Sådan behörighet att arbeta också utan något erkännande är t.ex. nationell behörighet för maskinbefäl för inrikes fart i en EES-stat.

Till skillnad från ett kompetensbevis enligt STCW-konventionen används termen intyg över erkännande för handlingen. Yrkeskompetens för inlandssjöfart ska dock med stöd av 10 § i detta kapitel erkännas i enlighet med rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar. Det ska tillämpas när någon har ansökt om erkännande med stöd av det direktivet.

Enligt 2 mom. ska vid erkännandet tillämpas lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015), genom vilken yrkeskompetensdirektivet har genomförts i Finland. Då någon ansöker om ett intyg över erkännande får Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 7 § 1 mom. i den lagen kräva att sökanden genomgår ett lämplighetsprov eller slutför en anpassningsperiod som inte överskrider tre år, om innehållet i sökandens utbildning är väsentligt annorlunda än innehållet i motsvarande nationella utbildning. Sökanden ska få välja vilken av de ersättande åtgärder som nämns ovan han eller hon genomgår. Inom sjöfarten kan en väsentlig kompetensfaktor - såsom för behörigheten som befälhavare - t.ex. vara att personen känner till den nationella sjöfartslagstiftningen och de skyldigheter som följer av den. Fartyget ska bl.a. delta i fartygstrafikservicen enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och fartygets befälhavare ska känna till anmälningsskyldigheten enligt den lagen, sina skyldigheter och rättigheter enligt sjölagen (674/1994) samt de skyldigheter som följer av sjöräddningslagen (1145/2001). Trafiksäkerhetsverket ska bedöma om det behöver kräva att ett kompetensprov eller en anpassningsperiod vars längd bedöms i det enskilda fallet ska genomgås.

Då erkännandelagen stiftades var utgångspunkten att det i speciallagstiftningen om ett visst yrke fastställs att ansvarig myndighet för erkännande av yrkeskompetens är en sådan myndighet inom motsvarande förvaltningsgren som har tillräcklig innehållsmässig substans inom yrkesområdet ifråga. Enligt 4 § 1 mom. i erkännandelagen ska beslut om rätt att utöva ett yrke på grundval av yrkeskvalifikationer som förvärvats i ett annat land fattas av samma aktör som beviljar rätt att utöva yrket i fråga på grundval av en examen som avlagts eller en utbildning som genomgåtts i Finland. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som beviljar behörighet och specialbehörighet inom sjöfarten. I 2 mom. föreskrivs det därför att Trafiksäker-

hetsverket är behörig myndighet enligt erkännandelagen i fråga om yrkespersoner inom sjöfarten.

Enligt 3 mom. är en förutsättning för att utöva yrket sådan språkkunskap som behövs i befattningen i Finland. Det kravet motsvarar artikel 53 i yrkeskompetensdirektivet. Inom sjöfarten förutsätts kunskaper i antingen finska, svenska eller engelska, beroende på det enskilda fallet.

18 §. *Förvaring och uppvisande av certifikat och handlingar*. I paragrafen föreskrivs om skyldigheten att förvara behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och intyg över behörighet i original ombord på fartyget samt att visa upp dem för behöriga myndigheter på begäran. Momentet motsvarar 22 § 2 mom. i lagen om fartygspersonal. I paragrafen har dock den möjligheten beaktats att behörigheten i fortsättningen också kan styrkas på något annat sätt, t.ex. om tillsynsmyndigheten har direkt tillträde till tillståndsmyndighetens register.

Enligt I avd. 1 kap. 1 § 9 punkten kan ett certifikat vara utfärdat antingen i pappersform eller elektroniskt. I praktiken kan elektroniska intyg komma i fråga i synnerhet i inrikes fart.

11 kap.: Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar.

I 11 kap. i lagen om transportservice föreskrivs om godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten och utbildningars innehåll. Det är fråga om nya bestämmelser, som baserar sig på STCW-konventionen och direktivet om minimiutbildning.

Kraven på utbildning för sjöfarare baserar sig i huvudsak på STCW-konventionen och på STCW-koden som baserar sig på konventionen. Enligt regel I/6 i STCW-konventionen ska de fördragsslutande parterna säkerställa att utbildningen och bedömningen av sjöfarare administreras, övervakas och följs upp enligt STCW-konventionen. I direktivet om minimiutbildning har det utfärdats bestämmelser om utbildning och bedömning av sjöfarare som motsvarar STCW-konventionen. Enligt direktivet om minimiutbildning ska medlemsstaterna säkerställa att sjöfarare får sådan utbildning och sådana behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet som uppfyller kraven i STCW-konventionen. Dessutom förutsätts det i direktivet att en medlemsstat utnämner en behörig myndighet eller ett organ som godkänner utbildningen (artikel 6).

I STCW-konventionen och direktivet om minimiutbildning förutsätts det vidare att de enskilda utbildningar som ges till sjöfarare i enlighet med STCW-konventionen har godkänts av förvaltningen, dvs. av någon myndighet. I kapitlet föreslås det att behörigheten att godkänna utbildningar ska ges till Trafiksäkerhetsverket, som för närvarande med stöd av lagen om fartygspersonal beviljar alla behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet som grundar sig på STCW-konventionen.

1 §. *Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten*. I paragrafen föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets behörighet att bedöma och godkänna utbildningsanordnare inom sjöfarten. I paragrafen föreskrivs om förutsättningarna för att ansöka om och erhålla ett godkännande. Bestämmelsen baserar sig på regel I/6 i STCW-konventionen som beskrivs ovan, på regel A-I/6 i STCW-koden som innebär en precisering av den, och på artiklarna 3 och 6 i direktivet om minimiutbildning, i vilka det krävs godkännande för vissa utbildningsanordnare inom sjöfarten.

Enligt 1 mom. får utbildning inom sjöfarten enligt STCW-konventionen ges av en utbildningsanordnare som Trafiksäkerhetsverket har bedömt och godkänt i enlighet med konventionen. Avsikten är att verket ska godkänna sådana utbildningsanordnare inom sjöfarten som

ger sådan utbildning på basis av vilken Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbrev eller intyg över specialbehörighet för sjöfart. Sådana utbildningar som leder till behörighetsbrev och certifikat över tilläggsbehörighet ges huvudsakligen vid yrkeshögskolor och sjöfartsläroanstalter.

För vissa sjöfartsutbildningar i enlighet med STCW-konventionen kvävs förvaltningens godkännande, men enligt konventionen behöver inget certifikat över specialbehörighet ändå utfärdas över utbildningarna. För utbildningsanordnaren förutsätts inget godkännande. Den som ordnar sådana utbildningar behöver inte ansöka om att bli godkänd som utbildningsanordnare, utan det räcker att ansöka om att utbildningens innehåll godkänns enligt 3 § i detta kapitel.

Enligt 2 mom. ska ansökan om godkännande göras hos Trafiksäkerhetsverket. Verket ska bedöma om utbildningsanordnaren uppfyller kraven och, om förutsättningarna uppfylls, godkänna utbildningsanordnaren. I STCW-konventionen och i STCW-koden som hör samman med den ingår krav på utbildningsanordnare som tillhandahåller utbildning i enlighet med konventionen. Om kraven föreskrivs i regel A-I/6 i STCW-koden och i artikel 17 i direktivet om minimiutbildning. Enligt dem ska utbildare, övervakare och bedömare ha lämplig kompetens för utbildningens specialområde och nivå. Navigering kan t.ex. läras ut en av person som har den kompetens och erfarenhet som behövs. I koden anges dessutom krav på sådana personer som leder utbildning som utförs med simulator. I koden förutsätt bl.a. att sådana personer har fått handledning i undervisningsmetoder med simulator och att de ska ha praktisk erfarenhet av att använda simulator.

Om en utbildningsanordnare ansöker om godkännande av särskilda skäl med stöd av 1 § 3 mom., ska Trafiksäkerhetsverket bedöma om utbildningsanordnaren uppfyller förutsättningarna enligt 2 §.

Enligt 2 mom. kan bedömningen av en utbildningsanordnare innefatta en bedömning av de lokaler och den utrustning som används vid utbildningen. I fråga om nya utbildningsanordnare behöver vanligen de lokaler och den utrustning som används vid utbildningen bedömas. En bedömning av lokaler och utrustning kan komma ifråga t.ex. när en utbildningsanordnare tillhandahåller sådan utbildning som förutsätter användning av simulator. Då kan det vara behövligt att besöka de lokaler som används vid utbildningen för att bedöma om utrustningen uppfyller kraven. Om utbildningsanordnaren ordnar sådan utbildning som inte förutsätter några särskilda lokaler eller någon särskild utrustning behöver dock lokalerna eller utrustningen inte bedömas. Bedömningen gäller de lokaler och den utrustning som används för att ordna utbildning, och omfattar alltså också sådana situationer när utbildningsanordnaren utnyttjar någon annan utbildningsanordnares eller någon annan instans lokaler eller utrustning för att ordna utbildning.

Enligt 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl godkänna också en utbildningsanordnare som ger en utbildning som leder till ett behörighetsbrev eller intyg över specialbehörighet för sjöfart som inte är i enlighet med STCW-konventionen. Ett särskilt skäl kan t.ex. vara att det är ändamålsenligt att ordna en viss utbildning ombord eller att en viss utbildning inom sjöfarten inte ordnas i Finland, utan utbildningen ges utomlands. Om krav på utbildning inom sjöfarten föreskrivs utom i STCW-konventionen också i andra internationella fördrag om behörighetskrav inom sjöfarten och i IMO:s dokument. Behörighetskraven för befäl på höghastighetsfartyg baserar sig t.ex. på High-Speed Craft (HSC)-koden, och behörighetskraven för besättningar på dynamiskt uppburna fartyg på Dynamically Suported Craft (DSC)-koden. I de koderna ingår krav på utbildning. För närvarande ordnas inga utbildningar som baserar sig på HSC- och DSC-koderna i Finland, eftersom i Finland inte för närvarande inte finns några sådana fartyg som omfattas av de kodernas tillämpningsområde. Om ett fartyg

som omfattas av tillämpningsområdet för de koderna registreras i Finland, kan det finnas behov att godkänna en utländsk utbildningsanordnare som ger den utbildning som behövs för arbete ombord i fartyget. Också passagerarfartygsrederier som har en stor mängd personal som behöver utbildning låter bygga och utnyttjar utbildningscentrum utanför Finland och det kan finnas behov av att godkänna de utbildningar de ger.

Enligt 4 mom. ska godkännandet ges tillsvidare, men av särskilda skäl ska det kunna ges för viss tid. Ett särskilt skäl kan t.ex. vara att utbildningsanordnaren ansöker om godkännande för en viss tid eller att det är fråga om något annat tillfälligt arrangemang. Utbildningsanordnaren sak ges ett beslut om godkännandet.

Enligt 5 mom. får närmare bestämmelser om krav på utbildningsanordnare utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning kan det t.ex. föreskrivas om behörighetskrav för utbildningsanordnare i enlighet med regel A-I/6 i STCW-konventionen. Det kan också finnas behov av att föreskriva om krav på utrustning och intyg genom förordning. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska få utfärda närmare tekniska föreskrifter om förfarandet för godkännande och om vilka handlingar som ska bifogas ansökan.

2 §. *Förutsättningar för att godkänna anordnare av utbildning som inte överensstämmer med STCW-konventionen.* I paragrafen föreskrivs om de förutsättningar som en sådan utbildningsanordnare ska uppfylla som ansöker om godkännande av särskilda skäl enligt 1 § 3 mom. En utbildningsanordnare kan godkännas under förutsättning att den har undervisningspersonal som har god yrkesmässig kompetens inom det delområde av sjöfarten som utbildningen gäller samt den kunskap och skicklighet uppgiften kräver. Kravet på undervisningspersonalen motsvarar kraven på läroanstalter och utbildare som ger förarutbildning inom järnvägstrafiken enligt II avd. 8 kap. 3 § i denna lag. Dessutom ska utbildningsanordnaren ha ett kvalitetsstyrningssystem. Kvalitetsstyrningssystemet kan t.ex. vara ett ledningssystem för kvalitet enligt någon ISO-standard eller något annat motsvarande system.

3 §. *Godkännande av utbildning inom sjöfarten.* I paragrafen föreskrivs om godkännande av utbildning inom sjöfarten. Bestämmelsen baserar sig på STCW-konventionen, på STCW-koden som hör samman med den och på direktivet om minimiutbildning, i vilka det förutsätts att utbildning för sjöfarare som tillhandahålls i enlighet med STCW-konventionen ska vara godkänd av förvaltningen. Det förutsätts t.ex. i reglerna II/1 och II/2 i II kap. i STCW-koden att vaktchefen för bryggvakten samt fartygets befälhavare och överstyrman har genomgått en godkänd utbildning om de arbetar ombord på ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 500.

Utbildningsanordnaren ska ansöka om godkännande för de utbildningar den ordnar. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna utbildningar som uppfyller kraven i STCW-konventionen. Med stöd av momentet kan också sådana utbildningar godkännas som nämns i motiveringen till 1 § och för vilka förvaltningens godkännande förutsätts enligt STCW-konventionen, men för vilka utbildningsanordnaren inte behöver något godkännande. Exempelvis personalen på passagerarfartyg, som enligt alarmförteckningen har ansvar för att biträda passagerarna i nödsituationer, ska ha en sådan utbildning i hantering av folkmassor som har godkänts av förvaltningen (STCW-koden punkt A-V/2.1). Rederierna kan ordna sådana enskilda kurser ombord. För dem förutsätts dock inte att utbildningsanordnaren godkänns enligt 1 §. Ett rederi som ordnar sådana utbildningar ska ansöka om godkännande för dem enligt detta kapitel. Sådana utbildningsanordnare omfattas inte av kvalitetskraven enligt regel I/8i STCW-konventionen eller av auditeringarna vart femte år.

Verket kan av särskilda skäl också godkänna andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev eller intyg över specialkompetens. Det är fråga om utbildningar som ges av

sådana utbildningsanordnare som har godkänts av särskilda skäl med stöd av 1 kap. 3 § i denna lag. Bedömningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. Avsikten är att utbildningen ska vara godkänd innan den inleds.

Om förutsättningarna för att godkänna en utbildning föreskrivs i 2 mom. Utbildningsanordnaren ska ha en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de undervisningsmetoder, förfaranden och undervisningsmaterial som behövs för att uppfylla kompetenskraven. Läroplanerna, förfarandena och undervisningsmaterialet kan bedömas utifrån de handlingar utbildningsanordnaren lämnas in. Utbildningsanordnarens lokaler och utrustning ska vara sådana att de motsvarar den utbildning som ges. Dessa krav baserar sig på regel A-I/6.1.1 i STCW-koden och artikel 17.2a i direktivet om minimiutbildning.

3 punkten gäller utbildningar som ges av sådana utbildningsanordnare som godkänns av särskilda skäl med stöd av 3 § 1 mom. I punkten behandlas sådana förutsättningar som baserar sig på andra internationella förpliktelser än STCW-konventionen eller på IMO:s eller ILO:s regler eller rekommendationer eller på nationella krav som syftar till att säkerställa en tillräcklig nivå på utbildningen.

Sådana förutsättningar som gäller utbildningarnas innehåll kan t.ex. basera sig på sådana internationella koder som nämns i motiveringen till 1 § 3 mom., såsom HSC- och DSC-koderna. Också t.ex. kurser i råoljespolning leder till certifikat över specialbehörighet, som baserar sig på IMO:s resolution. Dessutom kan en del utbildningskrav som berör sjöfarten följa av ILO:s (Internatioal Labour Organization) dokument. Utbildningen för matroser har t.ex. tidigare reglerats av ILO, men har numera överförts till STCW-konventionens sfär. Nationella krav enligt denna lag gäller sådana utbildningar vilkas innehåll inte regleras i de examensgrunder som utfärdats genom Utbildningsstyrelsens föreskrifter. Ett exempel på en sådan utbildning är den utbildning som förutsätts för erhållande av förarbrev B för besiktningsfartyg, för vilka kraven bestäms i bemanningsförordningen.

Om förarbrevet baseras på ett nationellt krav, kan det dessutom vid bedömningen av förutsättningarna för godkännande kontrolleras om utbildningen uppfyller kraven enligt de examensgrunder Utbildningsstyrelsen fastställt. Det kan t.ex. bli aktuellt vid bedömningen av om den utbildning som krävs för ett förarbrev av lägre klass också ingår i en utbildning som krävs för ett förarbrev av högre klass. Jämförelsen kan t.ex. gälla utbildningarna för sjökapten och skeppare i inrikes fart. Det görs genom an ansökan av läroinrättningen. Då kan Trafiksäkerhetsverket bevilja den som har sjökaptensutbildning förarbrev för skeppare i inrikes fart.

I 3 mom. åläggs utbildningsanordnaren att göra en nya ansökan om godkännande om utbildningskraven ändras väsentligt. Utbildningskraven innefattar också utbildningsanordnarens lokaler och utrustning, och om kraven på dem ändras väsentligt ska en ny ansökan om godkännande göras. I momentet åläggs Trafiksäkerhetsverket att informera utbildningsanordnarna om sådana kommande ändringar i utbildningskraven som förutsätter ett nytt godkännande.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att får meddela närmare tekniska föreskrifter om utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. I föreskrifterna ska i första hand STCW-konventionen tillämpas. Om ett utbildningskrav följer av något annat av IMO:s dokument, t.ex. en regel eller rekommendation, kan föreskrifterna basera sig på rekommendationerna och innebära preciseringar av dem. Det föreslås också att Trafiksäkerhetsverket ska få utfärda närmare tekniska föreskrifter om förfarandet för godkännande och om vilka handlingar som ska bifogas ansökan. Det kan t.ex. förutsättas att en utbildningsanordnare har en tabell över varje kurs motsvarighet, i vilken det specificeras vilka utbildningar ut-

bildningsanordnaren tillhandahåller och vilka krav enligt STCW-konventionen eller koden de motsvarar.

4 §. *Bedömning.* Med stöd av paragrafen får Trafiksäkerhetsverket utvärdera de utbildningsanordnare och utbildningar som verket har godkänt. Syftet med utvärderingen är att säkerställa att utbildningen för sjöfarare följs upp och att den faktiskt motsvarar de krav på vilka godkännandet baserar sig. Paragrafen baserar sig på regel I/6 i STCW-konventionen, enligt vilken utbildningen för sjöfarare ska övervakas och följas upp. Också i regel I/8 i konventionen förutsätts det att utbildningen följs upp kontinuerligt med hjälp av ett kvalitetssäkringssystem för att säkerställa att de uppställda målen uppnås. Utvärderingen ska också kunna gälla utbildningsanordnare än sådana som avses i STCW-konventionen, som Trafiksäkerhetsverket har godkänt av särskilda skäl.

Vid utvärderingen kontrolleras om utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 1–3 §. Vid utvärderingen kontrolleras alltså bl.a. om utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar STCW-konventionen och eller de andra internationella regelverk som nämns ovan, såsom HSC- och DSC-koderna samt de av IMO:s resolutioner, regler och rekommendationer i vilka det ingår krav som berör sjöfartsutbildning. Om Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl har godkänt en utbildningsanordnare som tillhandahåller utbildning som baserar sig på nationella krav, ska det kontrolleras att utbildningen ges i enlighet med de krav som godkänt nationellt. Främst är det fråga om sådana utbildningar vilkas innehåll inte regleras i de examensgrunder som utfärdats genom utbildningsförvaltningens föreskrifter. Ett exempel på en sådan utbildning är den utbildning som förutsätts för erhållande av förarbrev B för fiskefartyg, för vilka kraven bestäms i bemanningsförordningen.

Vid utvärderingen är avsikten att besöka utbildningsanordnarens lokaler för att bedöma om utbildningen genomförs i enlighet med det godkända kursprogrammet, om utbildningsanordnaren har behövlig utrustning och om undervisningspersonalen har den behövliga kompetensen. Avsikten är att utvärderingar ska företas tillräckligt ofta, t.ex. vartannat år.

Det kan finnas behov av att endast utvärdera utbildningen om en godkänd utbildningsanordnare inleder en ny utbildning eller i fråga om utbildning ombord.

I 2 mom. befullmäktigas Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om vilka handlingar som behövs vid mellanutvärderingar. De behövliga handlingarna kan t.ex. beröra resultaten av auditeringar, om utbildningsanordnaren inte omfattas av utvärdering enligt STCW-konventionen. I fråga om utländska utbildningsanordnare kan det vid en mellanutvärdering finnas behov av att begära uppgifter om ett godkännande som en lokal behörig myndighet ar utfärdat för utbildningsanordnaren.

5 §. *Utbildningsanordnares anmälningsplikt*. I paragrafen föreskrivs om skyldigheten för godkända utbildningsanordnare att omedelbart informera Trafiksäkerhetsverket om väsentliga ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan eller som sökanden annars gett. Trafiksäkerhetsverket ska då bl.a. få bedöma om förutsättningarna för tillstånd alltjämt uppfylls eller om utbildningsanordnaren eller den utbildning som tillhandahålls förutsätter ett nytt tillstånd eller en ny auditering. Anmälningsplikten gäller endast väsentliga förändringar i de uppgifter som lämnats. Små ändringar, som inte inverkar på uppfyllandet av förutsättningarna för utbildningsanordnaren eller utbildningen, behöver inte anmälas. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas enligt paragrafen och om hur de ska ges in till Trafiksäkerhetsverket.

12 kap.: Tillståndspliktig luftfart

I II avd. 12 kap. i kapitlet behandlas tillståndspliktig luftfart. Det är i synnerhet fråga om lufttransporter, flygtrafik, men i kapitlet finns också bestämmelser om bruksflyg. Bestämmelserna har flyttats från luftfartslagen med de små ändringar som beskrivs nedan. Till skillnad från andra trafikformer finns de nationella bestämmelserna om luftfart i en enda lag, luftfartslagen. Undantaget från den regeln är lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011), där det föreskrivs om det nationella flygplatsnätet, men i övrigt finns alla bestämmelser på lagnivå i luftfartslagen.

Det föreslås också att bestämmelserna om tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet ska flyttas från luftfatslagen till lagen om transportservice. Tills vidare har de bestämmelserna inte bringats i kraft, eftersom Finland har strävat efter så liberala bestämmelser som möjligt om fjärrstyrd flygverksamhet. När fjärrstyrd verksamhet har börjat bli vanligare, och när det har konstaterats att det i Finland finns kunnande och know-how för utveckling och kommersialisering av fjärrstyrd flygverksamhet, har man i luftfartslagen velat skapa beredskap för att ta i bruk nationella myndighetstillstånd. De tillståndsbestämmelserna kan behövas om tillstånd krävs i sådana länder till vilka finländska aktörer önskar utvidga sin verksamhet. Det föreslås att det ska föreskrivas om ibruktagande av tillståndsbestämmelser genom förordnings av statsrådet.

1 §. *Definitioner.* I paragrafen föreslås ingå sex definitioner.

Med *Chicagokonventionen* avses konventionen angående internationell luftfart (FördrS 11/1949).

Med *EASA-förordningen* avses Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG.

Med *ECAC* avses Europeiska civila luftfartskonferensen.

Med *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* avses tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats.

Med *lufttrafikförordningen* avses Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

Med *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland* avses Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder.

2 §. *Lufttrafik.* Paragrafen baserar sig på 63 § i luftfartslagen, och det föreslås att till den fogas ett nytt 1 mom. med en definition av lufttrafik. Med lufttrafik avses en flygning eller flygserie för transport av passagerare, gods och/eller post mot ersättning eller hyra, för vilka det föreslås att operativ licens i enlighet med lufttrafikförordningen ska behövas också i fortsättningen. Om förutsättningarna för beviljande av operativ licens föreskrivs i lufttrafikförordningen.

Bestämmelserna i 2 mom. motsvarar i sak 63 § 1 mom. i luftfartslagen sådana de lyder ändrade i lag 61/2016. Av de personer som fortlöpande och faktiskt leder verksamheten hos den som ansöker om operativ licens förutsätts gott anseende. Paragrafen ändras så att ett utlåtande av Rättsregistercentralen inte längre krävs för att bevisa gott anseende. I fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket bedöma en persons goda anseende utifrån ett straffregisterutdrag från

rättsregistercentralen på samma sätt som för de andra trafikformer som berörs av motsvarande krav.

Bestämmelserna i 3 mom. motsvarar 63 § 2 mom. i luftfartslagen. Enligt artikel 12 i EU:s lufttrafikförordning ska en medlemsstat bestämma om den förutsätter att luftfartyg som är i bruk registreras i det nationella registret eller inom gemenskapen, dvs. inom Europeiska unionen.

3 §. *Lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland.* Bestämmelserna i paragrafen motsvarar 64 § i luftfartslagen, som föreslås upphävas.

4 §. *Reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer.* Paragrafens språkdräkt förenklas och förtydligas. Paragrafen motsvarar i sak 66 § i luftfartslagen, som föreslås upphävas.

5 §. *Utdelning av begränsade trafikrättigheter*. I paragrafen preciseras förfarandet när utövandet av trafikrättigheter begränsas i ett luftfartsavtal. För reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer behövs trafiktillstånd om utövandet av trafikrättigheter begränsas i ett luftfartsavtal. Paragrafen motsvarar i sak 67 § i luftfartslagen.

6 §. *Icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer*. I paragrafen definieras icke-reguljär lufttrafik. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 68 § i luftfartslagen. I 1 mom. föreskrivs om möjligheten för Trafiksäkerhetsverket att förbjuda icke-reguljär flygtrafik som bedrivs av flygbolag inom EES-området, om den orsakar bolag som bedriver reguljär flygtrafik på samma rutt ekonomiska olägenheter som inte kan betraktas som obetydliga, och om det lufttrafikföretag som bedriver icke-reguljär flygtrafik med sin verksamhet kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik.

Ändringar i förordning (EU) nr 868/2004 är under arbete inom EU i fråga om situationer när ett förfarande som påverkar konkurrensen och som tas i bruk av ett tredjeland eller en sammanslutning från ett tredjeland eventuellt skadar eller riskerar skada en eller flera flygoperatören inom unionen.

Under beredningen av andra fasen av lagen om transportservice har det diskuterats om den aktuella paragrafens ordalydelse är vilseledande. Syftet med paragrafen är inte att begränsa konkurrensen utan att ingripa i situationer när bedrivandet av icke-reguljär flygtrafik orsakar ekonomiska olägenheter som inte kan betraktas som obetydliga för en sådan flygoperatörs verksamhet som bedriver reguljär flygtrafik ekonomiska olägenheter som inte kan betraktas som obetydliga till följd av att konkurrensen förvrängs då olika regler tillämpas på icke-reguljär och reguljär flygtrafik. Det har diskuterats om bedömningskriteriet i stället för ekonomisk olägenhet t.ex. borde vara snedvridning av konkurrensen.

I detta skede föreslås endast ändringar av teknisk karaktär i paragrafens ordalydelse, och avsikten är att harmonisera den med EU-lagstiftningen sedan det pågående EU-projektet slutförts.

7 §. *Flygtrafik över finskt territorium*. Paragrafens språkdräkt har förtydligats. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 69 § i luftfartslagen.

8 §. *Bruksflygtillstånd*. I paragrafen ingår en hänvisning till bestämmelserna om specialluftfart i flygdriftförordningen. Paragrafen motsvarar i övrigt 70 § i luftfartslagen, men det föreslås lindringar i fråga om den specialluftfart som hör till den nationella kompetensen. Hittills har bruksflygverksamhet antingen varit tillståndspliktig eller tillåten utan tillstånd. Kraven på

verksamheten håller på att lättas upp i EU-lagstiftningen, i synnerhet i fråga om verksamhet av hobbykaraktär. Ett sätt att lätta upp dem är att anmälningsplikt tas i bruk vid sidan om tillståndsplikten. I fortsättningen ska Trafiksäkerhetsverket kunna tillåta verksamhet efter anmälan i fråga om sådan bruksflygverksamhet som är tillståndspliktig eller får bedrivas utan tillstånd. Det föreslås att samma möjlighet att lätta upp förfarandet ska tas in också i den nationella lagstiftningen. De nationella reglerna tillämpas bl.a. på verksamhet med historiska luftfartyg.

9 §. *Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet.* Paragrafen motsvarar 73 § i luftfartslagen.

10 §. *Beredskap för undantagsförhållanden och störningar.* 1 mom. motsvarar i sak beredskapsplikten för innehavare av drifttillstånd enligt 160 § 1 mom. 2 punkten i luftfartslagen, och 2 mom. motsvarar 160 § 3 mom. till den del där föreskrivs om möjligheten att utfärda bestämmelser på lägre nivå.

13 kap.: Behörigheter och utbildning för flygbesättningar

1 §. *Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*. Om krav och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar på luftfartyg föreskrivs i EASA-förordningen och i kommissionens flygbesättningsförordning (EU) nr 1178/2011. I paragrafen föreskrivs att till den del EU-förordningarna inte ska tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning ha flygcertifikat jämte behörigheter samt medicinskt intyg.

2 §. *Beviljande av persontillstånd för luftfart*. I paragrafen föreskrivs om rätten för Trafiktillståndsverket att bevilja sådana tillstånd för flyg- och kabinbesättningar som avses i 1 § när förutsättningarna för beviljande av tillståndet i fråga uppfylls. I paragrafen föreskrivs också om rätten för Trafiksäkerhetsverket att införa uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka certifikatet. Paragrafen baserar sig på 46 och 47 § i luftfartslagen, som utom för flygbesättningar också tillämpas på andra persontillstånd inom luftfarten. Paragraferna kan därför inte flyttas till lagen om transportservice som sådana, men innehållet i den föreslagna paragrafen motsvarar i sak de paragrafer i luftfartslagen som nämns ovan till den del de tillämpas på flygbesättningar.

Enligt paragrafen ska tillstånd inte beviljas en sökande som inte är lämplig att inneha tillståndet. En sådan sökande ska anses olämplig att inneha ett tillstånd, som trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart eller genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dem, eller som annars genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

Till paragrafen fogas en ny 3 punkt, genom vilken delar av 15 § i luftfartslagen som föreslås upphävas tas in i lagen om transportservice. Tidigare har 15 § i luftfartslagen styrt tolkningen vid bedömningen av en tillståndsinnehavares olämplighet och av hurudana gärningar som har betydelse med tanke på den. Då bestämmelsen i luftfartslagen upphävs, kompletteras 2 § 3 mom. med en motsvarande bestämmelse för att precisera bedömningen av tillståndsinnehavares olämplighet.

3 §. *Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg.* Paragrafen motsvarar 48 § i luftfartslagen.

4 §. *Utländska tillstånd.* I paragrafen föreskrivs om skyldigheten för Trafiksäkerhetsverket att erkänna persontillstånd som beviljats utomlands i enlighet med de internationella förbindelser som är bindande för Finland. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett tillstånd som beviljats utomlands om förutsättningarna enligt 13 kap. uppfylls. Paragrafen motsvarar i sak 51 § i luftfartslagen.

5 §. *Flygelev*. Paragrafen motsvarar 54 § i luftfartslagen.

6 §. *Utbildning för flygbesättning*. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 70 § i luftfartslagen, kompletterad med möjligheten att ge utbildning efter anmälan. I luftfartslagen har tillståndet kallats flygutbildningstillstånd, fast det omfattar både flygutbildning och teoriutbildning. I paragrafen föreskrivs också om utbildning för kabinbesättning. I detta sammanhang föreslås det att tillståndets namn ska ändras till utbildningstillstånd.

Inom EU övervägs en uppluckring av de relativt strikta bestämmelserna, i synnerhet i fråga om luftfart av hobbykaraktär. Ett exempel på en sådan förändring är s.k. anmälda utbildningsorganisationer (Declared Training Organisations, DTO), som får ge sådan utbildning som närmare definieras i lagstiftningen utan tillstånd. Eftersom en anmälan om verksamheten dock ska göras till myndigheten, kommer verksamheten att omfattas av myndighetstillsynen. Merparten av flygutbildningen hör till området för EU:s lagstiftning, men fortfarande grundar sig en del på nationella bestämmelser. Det föreslås att verksamhet efter anmälan också ska tillåtas i vår nationella verksamhet. EU:s lagstiftning tillåter också bl.a. skillnadsutbildning utan tillstånd eller anmälan. För att vi inte ska ställa striktare krav på våra aktörer än i motsvarande verksamhet inom EU förutsätts det att man nationellt ska kunna gå över från ett tillståndsförfarande till ett anmälningsförfarande för motsvarande verksamhet eller till att tillåta att verksamheten bedrivs helt utan tillstånd eller anmälan om så sker i EU:s lagstiftning ifråga om motsvarande verksamhet. Man håller på att tillåta utbildningsverksamhet efter anmälan främst i fråga om vissa utbildningar för certifikat och behörighet för allmän luftfart. Syftet med den lagstiftning som bereds inom EU är bl.a. att utbildare som bedriver anmälningspliktig verksamhet årligen ska rapportera om sin verksamhet till myndigheten. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov kunna meddela föreskrifter om sådan utbildningsverksamhet som får bedrivas efter anmälan, med beaktande av de förutsättningar för motsvarande verksamhet som ställts upp inom EU.

AVDELNING III

Det föreslås att i den avdelning i lagen om transportservice som handlar om service görs vissa ändringar till följd av att lagen ska omfatta flyg-, sjö-, räls- och vägtransporter.

1 kap.: Persontransporttjänster.

4 §. *Försorg om luftfartyg, passagerare och gods.* I kapitlet har hittills behandlats aktörernas informationsskyldighet och om skyldigheter och prissättning i fråga om taxitrafik. I fråga om innehållet passar 58 § i luftfartslagen om försorg om luftfartyg, passagerare och gods i detta kapitel.

2 kap.: Informationens och informationssystemens interoperabilitet

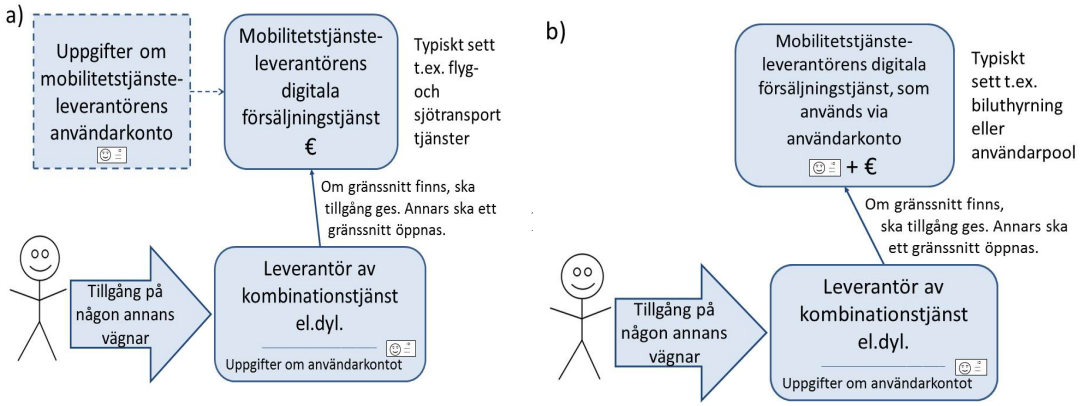
Det föreslås att i III avd. 2 kap. i lagen tas in en ny bestämmelse om tillgång till tjänster på någon annans vägnar, och att 4 § ändras till följd av den nya bestämmelsen.

2 a §. *Tillgång till tjänster på någon annans vägnar*. Syftet med bestämmelserna om information i lagen om transportservice är att placera dem som använder tjänster i centrum och på så sätt möjliggöra sammanhängande resekedjor från dörr till dörr. Redan i lagens första fas ingick bestämmelser om att enskilda resor inom persontransporttjänster i väg- och spårtrafiken ska kunna skaffas av andra tjänsteleverantörer via ett öppet gränssnitt. finns det behov av av att utvidga möjligheten att till en resekedja eller en persons kombinationstjänst också koppla biljetter för andra trafikformer, olika mobilitetstjänster såsom hyrfordonstjänster, olika serie- eller säsongprodukter samt rabatter. Genom bestämmelserna i lagens första fas underlättas bildandet av enskilda resekedjor i enskilda fall, men de bestämmelser som föreslås i den andra fasen syftar till att främja utbudet av kombinationstjänster t.ex. i form av månadspaket.

Det föreslås att till kapitlet ska fogas en ny paragraf som gör det möjligt att koppla användarkontot för en persons kombinationstjänst till en tjänstehelhet, t.ex. en kombinationstjänst. På så sätt kan kunden flexibelt administrera sina olika kundförhållanden och bygga upp helheter som är lätta att använda. Kunden kan t.ex. begära att den som erbjuder en kombinationstjänst för kundens räkning ser till att en säsongbiljettprodukt hålls i kraft, och att den tjänstehelhet kunden behöver är den bästa möjliga ur kundens perspektiv.

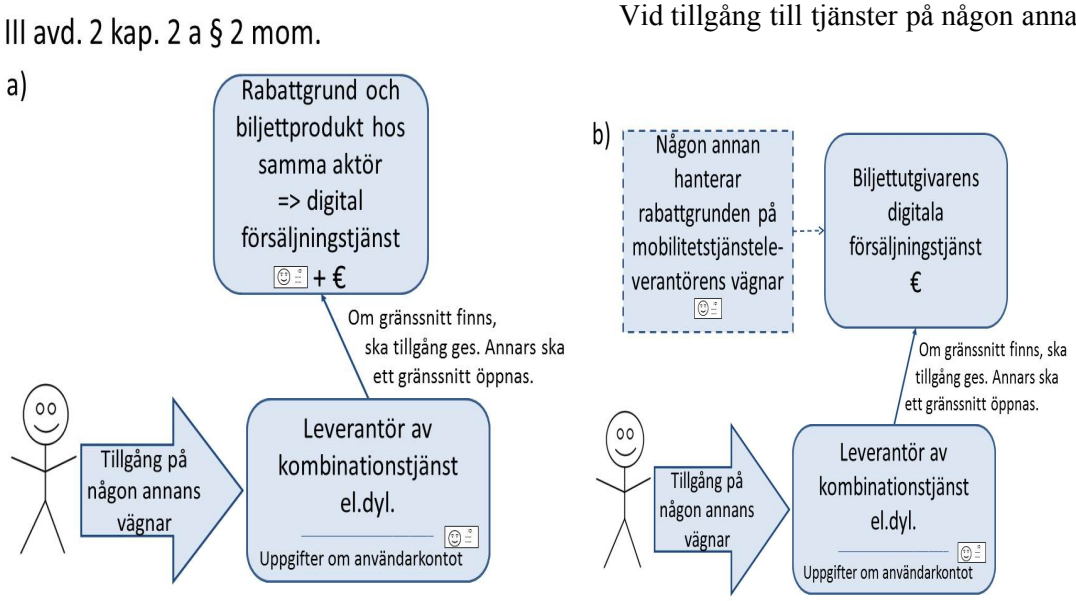
Det föreslagna 1 mom. gäller alla olika trafikformer, vilket innebär att också biljetter för flyg- och sjötransporter föreslås omfattas av bestämmelsen. Den gäller också olika mobilitetstjänster, och till en kombinationstjänst ska t.ex. kunna kopplas hyres- eller samanvändningstjänster för trafikmedel. Vidare omfattar 1 mom. olika biljettprodukter, t.ex. serie- eller säsongbiljetter, som inte är knutna till individuella rabattgrunder. I bestämmelsen förutsätts det att en person redan har ett användarkonto till vilket vissa personuppgifter kopplats. Det förutsätts alltså inte att en digital tjänst byggs upp, utan bestämmelsen gäller situationer då ett användarkonto finns. Bestämmelsens ordalydelse motsvarar III avd. 2 kap. 2 § 1 mom. i första fasen av lagen om transportservice. Där är det fråga om två olika slags användning. I det första fallet ger den berörda tjänsteleverantören tillträde till ett gränssnitt via vilket en leverantör av en förmedlings- eller kombinationstjänst kan skaffa biljettprodukter. Då bör användarkontots personuppgifter kunna utnyttjas vid transaktionen. Den aktör som är förpliktad att ge tillgång ska vid behov ge tillgång till användarkontots uppgifter via något annat elektroniskt kundgränssnitt, om användarkontots uppgifter inte är direkt kopplade till något försäljningsgränssnitt för biljetter eller andra produkter som ger rätt att resa. Användarkontot kan i sig självt vara sådant att biljett- eller reseprodukter inte kan skaffas direkt via det, men dess uppgifter kan utnyttjas då man skaffar produkterna. Bonusuppgifter som berättigar till stamkundsrabatter kan t.ex. vara sådana uppgifter. I andra fall kan tjänsten redan ha ett färdigt gränssnitt, via vilket kunden själv kan skaffa biljettprodukter med hjälp av sitt användarkonto. Då behöver den berörda tjänsteleverantören inte nödvändigtvis ge tillträde till ett nytt gränssnitt, utan den kan ordna tillträde till ett existerande gränssnitt för leverantören av förmedlings- eller kombinationstjänster på något annat sätt. Med personer avses både fysiska och juridiska personer. Andra produkter som berättigar till användning av mobilitetstjänster kan t.ex. avse platsreserveringar eller andra mobilitetstjänster än transporttjänster. Uthyrning av trafikmedel utgör t.ex. inte biljettprodukter.

III avd. 2 kap. 2 a § 1 mom.



Det föreslagna 2 mom. gäller situationer när en biljettprodukt skaffas med en personbunden rabattgrund. Det kan t.ex. vara fråga om en månadsbiljett vars rabattgrund är knuten till personens boendekommun eller status som t.ex. studerande eller pensionär. På motsvarande sätt som i fråga om 1 mom. förutsätts inte heller i 2 mom. att en digital tjänst byggs upp, utan det är fråga om befintliga gränssnitt eller andra elektroniska kundgränssnitt. Tills vidare finns endast ett litet antal färdiga sådana, men flera digitaliseringsprojekt pågår. Det finns också skäl att anta att utvecklingen mot ytterligare digitalisering fortsätter oavbrutet. Också i detta moment kan det vara fråga om ett användarkonto via vilket kunden själv kan köpa biljettprodukter. Dessutom omfattar bestämmelsen situationer när någon annan aktör har anförtrotts att upprätthålla uppgifter om rabattgrunden. Då förutsätts det inte att den aktör som upprätthåller rabattgrunden står i direkt förbindelse med de instanser som har tillgång på någon annans vägnar, eller öppnar ett gränssnitt för deras bruk. I bestämmelsen åläggs dock den instans som administrerar rabattgrunden och den som ger ut biljetten att tillsammans se till att uppgifter om rabattgrunden kan utnyttjas vid kundtransaktionen. I fortsättningen kan uppgifter kontrolleras i realtid mellan olika system, men det förutsätts inte i bestämmelsen. Rabattgrunderna ändras väldigt ofta, och parterna kan komma överens om hur uppdateringar kan ske. I bestämmelsen ställs inte heller några krav på hur uppdateringar tekniskt ska genomföras. Om en kommun eller någon annan offentlig aktör upprätthåller rabattgrunden, orsakar det endast små kostnader. Också till den delen får uppgifterna utnyttjas endast i den omfattning det behövs för att genomföra en kundtransaktion. Det får alltså t.ex. inte vara fråga om uppgifter om en persons kundhistoria. Personbundna rabatter kommer fortfarande att vara personliga, och kan inte överföras på andra.

Den föreslagna bestämmelsen i 2 mom. är central för utvecklingen av fullskaliga kombinationstjänster. Den är också central ur ett brukarperspektiv, för om månadsbiljetter med rabattgrunder inte kan kopplas till kombinerade tjänstepaket kan arrangemanget inte ur brukarnas perspektiv erbjuda tillräckliga förmåner och en tillräckligt omfattande användarupplevelse.



Vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar träder en leverantör av en förmedlings- eller kombinationstjänst på kundens begäran i kundens ställe vid transaktionen. Ur kundens perspektiv är det fråga om att kunden i fortsättningen kan sköta olika ärenden "via en och samma lucka". En leverantör av en förmedlings-

eller kombinationstjänst kan också t.ex. sköta giltigheten för olika säsongprodukter enligt kundens behov. En leverantör av förmedlings- eller kombinationstjänster får inga sådana rättigheter som inte kunden har. De föreslagna bestämmelserna ska inte heller påverka produktens pris, utan kunden ska få den på samma grunder som tidigare. En rabattgrund är t.ex. fortsättningsvis knuten till en viss person, och t.ex. en kommunbaserad rabatt kan inte utnyttjas av någon annan.

Den föreslagna bestämmelsen baserar sig på ett liknande resonemang som i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2366 av om betaltjänster på den inre marknaden, om ändring av direktiven 2002/65/EG, 2009/110/EG och 2013/36/EU samt förordning (EU) nr 1093/2010 och om upphävande av direktiv 2007/64/EG, dvs. EU:s andra betalningstjänstdirektiv (*PSD2*). Enligt direktivet ska ett betalningsinstitut på kundens begäran ge en annan tjänsteleverantör tillgång till kundens kontouppgifter via sitt eget system. Systemet förutsätter att den kontoförande banken har ett "standardiserat", publicerat gränssnitt för genomförande av tjänster. Den kontoförande banken får för sin del inte förutsätta ett avtal av den tredje parten. Arrangemanget förutsätter naturligtvis ett kontoinnehavarens uttryckliga godkännande.

I juridisk mening är det närmast fråga om en fullmakt. Den föreslagna bestämmelsen påverkar inte det juridiska ramverket utan i den regleras sättet att genomföra tillgången till tjänster på någon annans vägnar i en elektronisk verksamhetsmiljö, dvs. i huvudsak via gränssnitt. Enligt betalningstjänstdirektivet ska den tjänsteleverantör som begär att få delta identifiera sig för den tjänsteleverantör som åläggs att ge tillträde till sitt gränssnitt. I direktivet föreskrivs inte närmare hur det ska ske. Motsvarande process bör naturligtvis genomföras också i fråga om mobilitetstjänster. I Finland torde man då kunna utnyttja datatjänsten för roller och behörigheter inom den nationella servicearkitektur som tas i bruk som bäst.

Utgångspunkten vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar är att en person har kund- eller användarkonton både i den berörda tjänsten och i en tjänst hos den tjänsteleverantör som ges tillgång. Arrangemanget förutsätter alltså inte ens att personuppgifter överförs från en tjänst till en annan. Avsikten med bestämmelsen är inte att genomföra den överföringsrätt som avses i artikel 20 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Syftet med det föreslagna 3 mom. är att klargöra det genom konstaterandet att personuppgifter vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar endast får behandlas i den omfattning det behövs för att bekräfta identiteten. I praktiken är det fråga om att man genom att jämföra uppgifter på brukarkonton får säkerställa att personen är densamma. I regel är avsikten inte alls att personuppgifter ska överföras mellan brukarkonton. Sedan en kundhändelse inletts, förmedlar den tjänsteleverantör som har tillgång på någon annans vägnar en identifieringskod till den som är förpliktad att ge tillgång. Efter det kan biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till mobilitetstjänster returneras genom automatiserad kommunikation med hjälp av koden från biljettransaktionen, utan att resenärens personuppgifter behöver överföras i identifierbar form. Dessutom kan det finnas behov av personuppgifter vid kundhändelser, om de behöver bifogas en biljettprodukt eller någon annan produkt som berättigar till att utnyttja en mobilitetstjänst (t.ex. namn, rabattgrundens art etc.). Eftersom det i varje händelse är fråga om tillgång till tjänster på kundens vägnar och på kundens initiativ, är det tillåtet att behandla personuppgifter på grund av ett medgivande eller avtal. Medgivandet ska uppfylla de kriterier som ställs upp i personuppgiftslagen och i fortsättningen i EU:s allmänna dataskyddsförordning.

Det är klart att man vid transaktionen måste kunna säkerställa att rätt persons kund- eller användarkontos uppgifter används. Enligt det föreslagna 3 mom. ska identiteten kunna styrkas synnerligen noggrant när ett kundförhållande grundas eller ändras väsentligt. Också vid varje transaktion på någon annans vägnar bör vederbörandes identitet kunna styrkas. I tekniskt avseende torde det kunna göras med olika lösningar, såsom identifieringskoder, certifikat eller

pseudonymer. Till skillnad från PSD2 ska stark identifikation alltså inte krävas. Dessutom är det värt att notera att t.ex. betalningstjänstdirektivet kan förutsätta stark elektronisk identifiering vid betalningsuppdrag. Den registeransvariges omsorgsplikt i samband med identifiering behandlas närmare t.ex. i dataskyddsnämndens beslut 14/2011, som gäller beviljandet av kredit. Om servicestrukturen utnyttjas för tillgång på någon annans vägnar, används också stark identifiering.

I det föreslagna 4 mom. är det fråga om ett förtroendeförhållande mellan tjänsteleverantörer. Det behöver bildas ett liknande förtroendenätverk mellan leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har bildats t.ex. mellan leverantörer av stark elektronisk identifiering med hjälp av lagstiftning för att arrangemanget ska kunna göras skalbart. På längre sikt ligger det inte i någons intresse att varje rätt till tillträde måste förhandlas särskilt, eftersom hanteringen av avtalsarrangemang orsakar en betydande arbetsmängd och betydande kostnader. I fråga om mobilitets- och kombinationstjänster strävar man efter att bygga upp ett förtroende och ett förtroendenätverk genom praktiska åtgärder samt med hjälp av den nya 5 kap. 1 § som fogas till III avd. i lagen. I den åläggs leverantörer av förmedlings- och kombinationstjänster att meddela Trafiksäkerhetsverket om sina tjänster och sina kontaktuppgifter. Efter det dock inte ännu finns några gemensamma tjänstedefinitioner, är det nödvändigt att den tjänsteleverantör som ger tillträde till ett gränssnitt för tjänster på någon annans vägnar kan bedöma den tredje partens tillförlitlighet enligt bedömningskriterier och villkor som aktören har ställt upp på förhand.

Tillgång till uppgifter ska dock inte få nekas om den aktör som ber om tillgång för verksamheten i fråga har ett tillstånd, ett godkännande, en auditering eller en certifiering som beviljats av en myndighet eller för motsvarande ändamål av en tredje part som myndigheten befullmäktigat, eller om det annars visas att verksamheten motsvarar en allmänt tillämpad standard eller allmänt accepterade villkor inom branschen. Om en tjänsteleverantör, som har rätt att få tillgång till uppgifter, till följd av sin affärsmodell behöver en auktorisation enligt betalningstjänstdirektivet, kan en sådan auktorisation vara ett exempel på ett sådant tillstånd beviljat av en myndighet på grund av vilket tillgång till uppgifter inte ska få nekas. Den som ber om och nekas tillgång ska ges sakligt motiverade skäl. I enlighet med 4 § ska kriterierna vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande.

Det föreslagna 5 mom. är identiskt med III avd. 2 kap. 2 § 2 mom. i lagen om transportservice och innehåller ett undantag för små aktörer. För närvarande finns det skäl att anta att de större företagen, eller åtminstone de företag som har beredskap för att öppna gränssnitt, har skapat digitala tjänster. Eftersom bestämmelsen dock kan väcka oro för hur små företag ska klara av de skyldigheter den innebär, finns det skäl att föreskriva om en möjlighet till undantag för dem. Ett undantag kan motiveras med att företaget eller dess verksamhetsområde är litet, om det inte är tekniskt ändamålsenligt att tillämpa bestämmelsen. Ett undantag ska dock inte vara möjligt för företag som erbjuder sådan offentligt finansierad trafik som en behörig myndighet har upphandlat i enlighet med IV avd. 1 kap. 3 och 4 § i denna lag. Vidare bör det noteras att om aktören deltar i en förmedlingstjänst, kan leverantören av förmedlingstjänsten sköta öppnandet av gränssnitt för aktörens räkning. Enligt den allmänna principen behöver ett gränssnitt gällande samma ärende endast öppnas en gång. En aktör som erbjuder endast i 2 § avsedda tjänster och är förpliktad att öppna gränssnittet enligt nämnda paragraf för dessa tjänster, behöver inte på nytt öppna gränssnittet för samma tjänster enligt 2 a §.

I 6 mom. föreslås en likadan samarbetsskyldighet som i II avd. 2 kap. 2 § 3 mom. i lagen om transportservice. Till skillnad från PSD2-arrangemanget utgår denna bestämmelse från att arrangemanget i varje händelse förutsätter att parterna kommer överens om olika praktiska frågor. Kapitlets 4 § ska också tillämpas på skyldigheten att ge tillträde enligt denna paragraf,

och enligt den paragrafen ska sådana stödtjänster, användarvillkor, program, licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för att genomföra arrangemangen vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande. I likhet med skyldigheten att ge tillträde till gränssnitt om vilken föreskrevs i lagens första fas, behöver inte heller arrangemang enligt den föreslagna 2a § erbjudas gratis, men också de priser som uppbärs ska vara i enlighet med 4 §.

4 §. *Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt.* Till 1 mom. fogas en hänvisning till 2a §. Dessutom fogas till 2 mom. också en hänvisning till att kraven på dataskydd och datasäkerhet ska beaktas. Kravet föreslås också omfatta de aktörer som enligt 2a § har rätt att få tillträde till gränssnitt eller system.

3 kap.: Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

Det föreslås några ändringar i bestämmelserna om upphandling i II avd. 3 kap. i lagen. Dessutom föreslås det att bestämmelsen om allmän trafikplikt inom luftfarten flyttas från luftfartslagen till denna avdelning.

2 § *Annonsering om upphandling och minimitidsfrister.* Det föreslås att 3 mom. ändras så att minimitidsfristerna för upphandlingar förkortas så att de motsvarar motsvarande tidsfrister enligt upphandlingslagen. Det föreslås att minimitiden för lämnande av anbud vid ett förfarande i ett steg förkortas från 45 dagar till 35 dagar och vid ett förfarande i två steg från 40 dagar till 30 dagar. De kortare tidsfristerna motsvarar tidsfristerna för öppet och selektivt förfarande enligt 56 § 2 mom. i upphandlingslagen. Det anses inte finnas några grunder för att avvika från tidsfristerna enligt upphandlingslagen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., enligt vilket tidsfristerna för anbud kan förkortas om det är möjligt att sända anbuden via ett elektroniskt system. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 56 § 3 mom. i upphandlingslagen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. där det föreskrivs om förkortande av tidsfristerna i brådskande fall. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 57 § 1 mom. i upphandlingslagen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 6 mom. där det föreskrivs om förkortande av tidsfristerna när en förhandsannons om upphandlingen har publicerats. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 57 § 2 mom. i upphandlingslagen.

8 §. *Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet*. Det föreslås att 2 mom. ändras så att väntetiden förkortas från 21 till 14 dagar. Då verkställighetstiden på 21 dagar i den gällande bestämmelsen fastställdes har man beaktat en 14 dagars frist för att väcka ärendet hos marknadsdomstolen samt en sju dagars tid under vilken upphandlingsenheten har möjlighet att utreda när besvärsprocessen, och därmed besvärets uppskjutande verkan, inleds.

I praktiken har det visat sig gå betydligt snabbare än de sju dagar som nämns ovan att utreda besvärsprocessen, dels till följd av att behandlingsuppgifterna utan dröjsmål publiceras på marknadsdomstolens webbplats, dels till följd av den allmänna praxis enligt vilken upphandlingsenheterna snabbt tar kontakt för att bekräfta.

11 §. *Allmän trafikplikt inom luftfarten*. Om allmän trafikplikt inom luftfarten föreskrivs i artikel 16 i EU:s luftfartsförordning 1008/2008. Eftersom det är fråga om en bestämmelse om tillgång till transportmarknaden, föreslås det i detta sammanhang att den flyttas från luftfartslagen till lagen om transportservice. Paragrafen motsvarar 65 § i luftfartslagen.

Under beredningen övervägdes en överföring av beslutsfattandet om allmän trafikplikt från Trafiksäkerhetsverket till landskapen. Eventuellt ses paragrafen över på nytt i samband med landskapsreformen.

4 kap.: Offentligt stöd för trafiktjänster.

Den föreslagna ändringen av III avd. 4 kap. gäller en korrigering av en felaktig formulering.

1 §. *Statsfinansieringens användningsändamål*. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten ändras så att den motsvarar formuleringen i gällande kollektivtrafiklag. I den första fasen av lagen om transportservice var avsikten att endast ändra bestämmelsens formulering med bibehållet innehåll. I det sammanhanget föll dock företagen i misstag bort från mottagarna av ersättning för utvecklings-, planerings- och forskningsarbete. Avsikten var att alla andra instanser än trafikidkare också i fortsättningen ska få ersättning med stöd av denna bestämmelse.

De anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag ska också kunna användas för att finansiera Kvarkentrafiken.

5 kap.: Förmedlings- och kombinationstjänster

Det föreslås att ett nytt kapitel om förmedlings- och kombinationstjänster tas in i III avd. Bakgrunden till förslaget är dels det nya begreppet tillgång till tjänster på någon annans vägnar i 1 kap. i denna avdelning, som skapar ett nytt behov av identifiering och nåbarhet för leverantörer av förmedlings- och kombinationstjänster. Dessutom föreslås det att en ny bestämmelse om informationsskyldighet för leverantörer av förmedlingstjänster och kombinationstjänster ska tas in i kapitlet. Bakgrunden till den förändringen är diskussionen om relationen och ansvarsfördelningen mellan aktörerna när de förmedlar och kombinerar andra tjänsteleverantörers mobilitetstjänster.

1 §. *Anmälningsplikt*. Modellen med tillgång till tjänster på någon annans vägnar bygger på att folk är beredda att låta leverantörer av förmedlings- och kombinationstjänster agera på deras vägnar. Ett sådant uppdrag förutsätter förtroende. För att tjänsteleverantörerna ska kunna bevisa sin tillförlitlighet och beredskap att följa lagen och under tillsynsmyndigheternas tillsyn föreslås det att den som tillhandahåller en förmedlings- eller kombinationstjänst ska göra en anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket. I anmälan ska ingå en beskrivning av de tjänster som tillhandahålls samt tjänsteleverantörens kontaktuppgifter. Anmälningsplikten gäller dock inte sådana researrangörer och reseförmedlare som avses i paketreselagen, om vilka det föreskrivs i EU:s lagstiftning. Avsikten är att upphäva paketreselagen genom en ny nationell lag om sammanlänkade resetjänster, genom vilken EU:s paketresedirektiv genomförs.

Det föreslås att anmälningsplikten inte heller ska gälla förmedlings- eller kombinationstjänster för godstransporter.

Utgångspunkten är att en sådan anmälan ska kunna göras på ett så lätt sätt som möjligt.

2 §. *Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster.* Vid diskussioner om nya förmedlings- och kombinationstjänster har det kommit fram en oro för att uppgifts- och ansvarsfördelningen mellan aktörerna kan bli oklar då tjänsterna produceras av flera tjänsteleverantörer. I fråga om en enskild del av en resekedja eller en enskild tjänst är ansvaret vanligen tydligt, men inverkan av kombinationer och förmedling och de tjänsteleverantörernas roller har upplevts som oklara.

Därför föreslås det en särskild informationsskyldighet för dem som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster. Utöver det som föreskrivs om passagerarrättigheter någon annanstans i lag ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster ge passagerarna information om till vem de kan vända sig under de olika skedena av resekedjan samt sedan skedet i fråga upphört, om tjänsten inte utförs i enlighet med den bekräftelse passageraren fått.

Informationsskyldigheten vid konsumentköp har inom Europeiska unionen genom direktivet om konsumenträttigheter (Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU), som har implementerats i 6 kap. i konsumentskyddslagen (38/1978). Enligt 6 kap. 4 § ska kapitlet dock inte tillämpas på avtal som gäller passagerartransporttjänster, vilka informationsskyldigheten enligt denna paragraf gäller, med undantag för bestämmelserna om förhandsinformation vid distansförsäljning i 6 kap. 12 § 2 och 3 mom. och påföljdsbestämmelsen i 25 §. Konsumenten ska alltså också på ett klart sätt och omedelbart innan konsumenten gör beställningen informeras om de omständigheter som avses i 9 § 1 mom. 1, 6, 7, 17 och 18 punkten och till vilka det hänvisas i 6 kap. 12 § 2 mom. i konsumentskyddslagen. Detsamma gäller också informationsskyldigheten enligt III avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice, som stiftades i den första fasen av lagen om transportservice.

AVDELNING IV: Myndigheter och tillsyn

I IV avd. föreslås flera tillägg, som i synnerhet beror på att lagens tillämpningsområde utsträcks till att omfatta alla trafikformer.

1 kap.: Myndigheternas verksamhet.

2 §. *Trafiksäkerhetsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., som hänger samman med 2 mom. För närvarande ska en tillhandahållare av mobilitetstjänster enligt 2 mom. trots affärs- och yrkeshemligheten regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Trafikverket som verket behöver för att kunna följa upp efterfrågan och utbudet på mobilitetstjänster och samordna utvecklingen av tjänsterna, samt för statistikföring och forskning. I det nya 4 mom. åläggs Trafikverket att göra den information och de undersökningar det får del av allmänt tillgängliga i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt.

Bestämmelsen kompletterar skyldigheten att hålla väsentliga uppgifter tillgängliga enligt III avd. 2 kap. 1 § som ingick i första fasen av lagen om transportservice. Syftet med skyldigheten att hålla väsentliga uppgifter tillgängliga är att göra väsentliga uppgifter om mobilitetstjänster allmänt tillgängliga. Den föreslagna paragrafen gör det möjligt att också få uppgifter om utnyttjandet av tjänsterna.

Ett syfte med lagen om transportservice är att förbättra tillgängligheten och utnyttjandet av information om transporter. Myndigheten bör ha information om mobilitetstjänster, så att den kan följa upp efterfrågan och utbudet på tjänster och samordna utvecklingen av mobilitetstjänster. I en marknadsbaserad verksamhet och då mobilitetstjänsterna utvecklas är det dock inte tillräckligt att enbart myndigheterna har information, utan informationen ska vara lätt tillgänglig. Därför är det motiverat att den information om mobilitetstjänster som samlas hos Trafiksäkerhetsverket publiceras. Gränssnitten gör det möjligt att få information lätt och i användbar form. Då informationen görs bättre tillgänglig stärks aktörernas kunskapsbas och möjliggörs ny verksamhet. Tack vare en bättre kunskapsbas underlättas t.ex. inträdet på marknaden, när efterfrågan och utbud kan bedömas mer noggrant. Likaså kan mer täckande in-

formation underlätta analysen av människornas behov av mobilitet och möjliggöra utbud av nya eller förbättrade tjänster i hela landet.

I fråga om de uppgifter som samlas hos Trafikverket sägs det i motiveringen till 2 mom. att uppgifterna ska sändas till myndigheterna med vissa intervaller, eftersom insamling av uppgifter pom enskilda genomförda resor förutsätter att uppgifterna har anonymiserats. Myndigheterna ska alltså inte ges uppgifter om alla resor i realtid, utan regionvisa uppgifter som sammanställts särskilt för uppföljningsbruk. För att skydda personuppgifter samt affärs- och yrkeshemligheter föreslås det dessutom att informationen ska göras tillgänglig i sådan form att enskilda användare inte kan identifieras och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

4 §. *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.*Det föreslås att 3 mom. 1 punkten ändras så att behörigheten för samkommunen Helsingforsregionens trafik i fortsättningen formuleras mer allmänt. I denna lag ges samkommunen behörighet att sköta myndighetsuppgifter i enlighet med trafikavtalsförordningen och i lagen hänvisas till samkommunens grundavtal, enligt vilket samkommunens område bestäms. Eftersom samkommunens område kan komma att utvidgas i framtiden, föreslås det att medlemskommunerna i samkommunen Helsingforsregionens trafik inte längre ska räknas upp i lagen utan att det i stället ska konstateras att samkommunens verksamhetsområde bestäms i enlighet med det grundavtal som avses i 56 § i kommunallagen (410/2015). På så sätt undgår man behovet att alltid ändra lagen om nya medlemskommuner ansluter sig till samkommunen.

Den föreslagna ändringen berör också den planerade utvidgningen av samkommunen Helsingforsregionens trafik till Sjundeå och Tusby från den 1 januari 2018.

7 §. *Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik*. Det föreslås att en redaktionell ändring görs i paragrafen. I stället för förordningens hela namn föreslås det att en etablerad förkortning ska användas. Förordningens hela namn och den etablerade förkortningen framgår av II avd. 4 kap. 1 § 10 punkten.

8 §. *Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter.* Det föreslås att en redaktionell ändring görs i paragrafen. I stället för förordningens hela namn föreslås det att en etablerad förkortning ska användas. Förordningens hela namn och den etablerade förkortningen framgår av II avd. 1 kap. 12 §.

9 §. *Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter*. Det föreslås att paragrafen ändras så att EU:s förordningar om passagerares rättigheter i flyg-, sjö- och järnvägstrafiken beaktas i den. Dessutom förslås det att paragrafen ändras så att myndigheternas roll förtydligas. Till följd av de sistnämnda ändringarna föreslås det samtidigt att paragrafens rubrik ändras.

Det föreslås att 2 mom. ändras så att det delas in i tre delar. Den första delen bildar ett nytt 2 mom. och i det fastställs rollerna för konsumentmyndigheterna och Trafiksäkerhetsverket i förhållande till EU:s förordningar om passagerares rättigheter.

1 punkten i det ändrade 2 mom. motsvarar första delen av det nuvarande 2 mom. 2 punkten motsvarar i sak 3 § 2 mom. i luftfartslagen i fråga om överbokning.

Hittills har det inte funnits någon bestämmelse som har motsvarat 2 mom. 3 punkten. I 8 a § i järnvägstransportlagen hänvisas till EU:s förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, men i järnvägstransportlagen fastställs inte särskilt vilka myndigheter som är behöriga. Det föreslås att behörigheten också i fråga om järnvägstransporter

ska beskrivas på samma sätt som inom andra transportformer, så att konsumentskyddsmyndigheterna med stöd av sin egen behörighet behandlar ärenden som berör passagerare som är konsumenter. Till den del konsumentskyddslagstiftningen inte är tillämpbar föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska vara behörig myndighet. I 8 a § i järnvägstransportlagen sägs vilka järnvägstransporter som inte omfattas av järnvägsansvarsförordningen.

2 mom. 4 punkten motsvarar i sak 15 kap. 27 § i sjölagen, sådan den lyder ändrad i lag 77/2015. I 15 kap. 27 § i sjölagen föreskrivs om rätten för Trafiksäkerhetsverket att förbjuda handlande som står i strid med förordningen och att kräva att de ansvariga aktörerna ändrar eller korrigerar sin verksamhet så att den överensstämmer med kraven i förordningen. I denna lag finns en motsvarande bestämmelse redan i VI avd. 1 kap. 4 §, där Trafiksäkerhetsverket ges rätt att förstärka ett påbud eller förbud som verket utfärdar med vite eller hot om utförande eller avbrytande.

Det nya 3 mom. motsvarar till sitt innehåll 3 § 2 mom. i luftfartslagen i fråga om bestämmelserna om personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Till skillnad från de den förordning som avses i det ändrade 2 mom. har Konsumentombudsmannen inten tillsynsuppgift i förhållande till den förordning som här avses.

Den senare meningen i det nuvarande 2 mom. ändras till ett nytt 4 mom., som förtydligas på ett betydande sätt.

Det föreslås alltså att paragrafen i fortsättningen ska ha följande struktur: i 1 mom. föreskrivs om Konsumentombudsmannens och Trafiksäkerhetsverkets allmänna tillsynsmakt. I 2 mom. fastställs nationellt (med undantag för Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet) att Konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket är behöriga myndigheter enlit EU:s förordningar om passagerares rättigheter.

I 3 mom. anges Trafiksäkerhetsverkets ansvar enligt den förordning om personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet som anges ovan.

I 4 mom. föreskrivs närmare om uppgiftsfördelningen mellan Konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket vid behandlingen av sådana ärenden som avses i 2 och 3 mom. I momentet föreskrivs också om Trafiksäkerhetsverkets behörighet att behandla besvär som gäller iakttagandet av III avd. 1 kap. i denna lag.

Den senare meningen i det ursprungliga andra momentet, som handlar om taxitrafik, blir 5 mom. Trafiksäkerhetsverket ska kunna utnyttja besvär i sina uppgifter enligt III avd. 1 kap. 3 § 3 mom. samt då verket utövar tillsyn över aktörer enligt IV avd. 1 kap. 1 §. I sådana fall som inte ska behandlas av konsumenttvistenämnden ska Trafiksäkerhetsverket ta emot initiativ och utreda aktörernas ansvar. Vid behov ska Trafiksäkerhetsverket få hänvisa kunden till någon annan behörig myndighet såsom polisen eller en allmän domstol, vid vilken den som lidit en skada får ansöka om gottgörelse.

13 §. *Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal.* Det föreslås att paragrafen ändras så att i den också nämns godstransporter. Traditionellt har internationella godstransporter på väg och kollektivtrafik reglerats i olika lagar i Finland och paragraferna har varit olika formulerade. Fastän Trafiksäkerhetsverkets roll som nationell tillståndsmyndighet för internationella vägtransporter i huvudsak beskrivs i II avd. 2 kap., bekräftas verkets roll som behörig nationell myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal också i detta kapitel. I den första fasen gällde denna paragraf endast passagerartrafik. För att säkerställa att det inte anses finnas en konflikt mellan

denna paragraf och II avd. 2 kap. föreslås det att också avtal om godstransport ska nämnas i denna paragraf.

15 §. *Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, övervakningsutrustning inom vägtrafiken och arbetstid för förare som är egenföretagare.* Enligt 3 § i lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort (629/2004) är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt färdskrivarförordningen i Finland. Den lagen upphävs och den behöriga myndigheten anges i denna lag.

Enligt 2 mom. är behöriga myndigheter polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten. Till den delen motsvarar paragrafen 92 § 11 punkten i gällande vägtrafiklag.

I 3 mom. föreskrivs om den myndighet som utövar tillsyn över arbetstidsreglerna för förare som är egenföretagare. Arbetarskyddsmyndigheten föreslås alltjämt vara tillsynsmyndighet, liksom enligt 9 § i den gällande lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare.

16 §. *Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.* Hittills har bestämmelser om behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik funnits i yrkeskompetenslagen. Om tillståndsmyndighetsuppgifter i fråga om yrkeskompetens i vägtrafik föreskrivs i II avd. 3 kap. 10 §, men i lagen om transportservice finns bestämmelser om tillsynsmyndigheternas uppgifter samlade i IV avd. 1 kap. I denna paragraf föreslås bestämmelser som innebär att uppgiftsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna för yrkeskompetens i vägtrafiken är oförändrad. Enligt 2 mom. svarar undervisnings- och kulturministeriet för tillsynen över den utbildning som ges vid de utbildningscentrum ministeriet godkänt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. Enligt 3 mom. svarar Trafiksäkerhetsverket för tillsynen över den utbildning som ges vid andra utbildningscentrum samt för ordnandet av och tillsynen över prov, dock så att Försvarsmakten får ordna och övervaka prov om utbildningscentret är den enhet inom försvarsmakten som ordnat förarundervisningen.

Trafiksäkerhetsverket får ordna och utöva tillsyn över prov, liksom också tillsyn över utbildningscenter, genom att beställa de tjänster som behövs med iakttagande av bestämmelserna om skötsel av förarexamensuppgiften som en serviceuppgift i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998).

I 5 mom. föreslås motsvarande bestämmelser som i nuläget om övervakarnas rätt att följa med utbildningen och proven.

Enligt 6 mom. får närmare föreskrifter om ordnandet av tillsyn utfärdas genom förordning av statsrådet.

17 §. *Behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.* Den föreslagna paragrafen baserar sig på 33 § i lagen om fartygspersonal. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska utses till behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, om inte något annat föreskrivs. Då verket fullgör sin uppgift ska det höra den delegation för sjömansärenden som avses i 13 kap. 23 § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) i ärenden som hör till dess behörighet.

I paragrafen föreskrivs dessutom om de meddelanden som förutsätts i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk till IMO, Europeiska kommissionen,

Europeiska unionens medlemsländer och andra fördragsslutande parter i STCW-konventionen.

Närmare bestämmelser om de meddelanden som ska sändas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

18 §. *Beviljande av vissa tillstånd som avses i flygbesättningsförordningen*. Bestämmelserna om vem som beviljar medicinska intyg för piloter, kabinbesättningsintyg samt medicinska rapporter flyttas från 46 § i luftfartslagen till denna paragraf. Dessutom ingår i paragrafen motsvarande bestämmelse som i 48 § i luftfartslagen, enligt vilken en godkänd flygläkare eller företagsläkare ska sända ett utlåtande över medicinsk behörighet samt en kopia av ett intyg över medicinsk behörighet eller ett medicinskt intyg för kabinpersonal till Trafiksäkerhetsverket. Till skillnad från andra trafikformer utfärdas inom luftfarten ett särskilt intyg om medicinsk behörighet som är fristående från certifikatet (medicinskt intyg eller medicinsk rapport för kabinbesättning). En läkare beviljar intyget direkt med stöd av EU-lagstiftningen. Eftersom Trafiksäkerhetsverket för trafik- och transportregistret är det nödvändigt att verket har information om alla sådana intyg som beviljats, och därför ska läkarna sända uppgifterna till Trafiksäkerhetsverket. Då flygläkarna beviljar tillstånden använder de i praktiken ett datasystem från vilket informationen kommer direkt till Trafiksäkerhetsverket.

2 kap.: Skötsel av myndighetsuppgifter

IV avd. 2 kap. kompletteras på det sätt som förutsätts då lagens tillämpningsområde utvidgas.

1 §. *Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt.* Eftersom lagen i fortsättningen ska omfatta alla trafikformer och Trafiksäkerhetsverket ska vara allmän tillsynsmyndighet, utvidgas 1 mom. till att omfatta alla trafikmedel. Hittills har paragrafen omfattat fordon. Motsvarande bestämmelser finns i 78 § i järnvägslagen och i 153 § i luftfartslagen. När bestämmelserna om koncessioner, liksom bestämmelser om utbildning, flyttas från järnvägslagen och luftfartslagen till denna lag finns det också behov av att utsträcka bestämmelsen om inspektionsrätt till att omfatta olika trafikformer. I fråga om sjöfarten är bl.a. utbildningsanordnarna föremål för tillsyn.

Det föreslås att till paragrafen ska fogas nya 4 och 5 mom., i vilka det föreskrivs om möjligheten att ta hjälp av utomstående experter vid tillsynen. Förebilden för bestämmelserna finns i 164 § 2 och 3 mom. i luftfartslagen och 78 § i järnvägslagen. Det föreslås att ansvaret för tillsynen ska kvarstå hos Trafiksäkerhetsverket. Det är inte fråga om att uppgiften läggs ut på entreprenad, utan sådana experter behövs typiskt sett vid sådana inspektioner där det behövs sådan teknisk specialkunskap som det inte är ändamålsenligt att myndigheten själv upprätthåller kontinuerligt. Det kan t.ex. vara fråga om tekniska detaljer hos olika system som används eller specialkunskap om bedömning av bokföringen. En utomstående expert ska vara insatt i det delområde tillsynen gäller. I ett avtal mellan Trafiksäkerhetsverket och experten ska det avtalas om uppgifternas innehåll och andra behövliga frågor för skötseln av uppgiften. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka den utomstående experten då han eller hon fullgör sin uppgift.

I 5 mom. föreskrivs om en utomstående experts rätt till en skälig ersättning för uppgiften. Den bestämmelsen motsvarar 164 § i luftfartslagen, men kan tillämpas också på inspektioner av andra trafikformer.

2 §. *Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information*. Det föreslås att 3 mom. ska ändras, eftersom lagen om transportservice kommer att omfatta andra trafikformer och därmed också flera nya aktörer. Eftersom det också kan behövas tillsyn över dem bör också rätten till information om dem utvidgas. Författningstekniken är motsvarande som i första fasen av la-

gen, dvs. de instanser om vilka Trafiksäkerhetsverket har rätta att få information av andra myndigheter eller av dem som sköter offentliga uppgifter förtecknas, delvis via definitioner, men informationen avgränsas genom ett krav på nödvändighet.

I sin ändrade form innehåller bestämmelsen också den sedvanliga formuleringen om en teknisk anslutning. Hösten 2017 har finansministeriet publicerat en rapport från en arbetsgrupp som utrett utvecklinen av lagstiftningen om informationsförvaltningen (Finansministeriets publikationer 37/2017), där det konstateras att begreppet teknisk anslutning har uppfattats olika i olika lagar, och också i flera författningar förväxlats med begreppet elektronisk dataöverföringsmetod. Arbetsgruppen föreslår i sin rapport att bestämmelserna om begreppet teknisk anslutning upphävs, eftersom det är föråldrat och mångtydigt. Vidare föreslår arbetsgruppen att digitalt informationsutbyte mellan myndigheter ska ske via gränssnitt. En övergång till gränssnittslösningar främjar kompatibiliteten i det digitala informationsutbytet mellan myndigheter och gör det också möjligt att uppnå målsättningen att samma uppgifter endast behöver begäras en gång. Arbetsgruppen anser att bestämmelser om informationsutbyte mellan myndigheter via gränssnitt kan tas in i en allmän lag. Eftersom inget sådant förslag till allmän lag ännu finns, föreslås en bestämmelse i lagen om transportservice som vidareutveckling av bestämmelserna om gränssnitt i den första fasen av lagen. Förslaget hindrar inte användningen av olika tekniska gränssnitt som redan tidigare tagits i bruk, eftersom också någon annan elektronisk metod föreslås vara möjlig. Saken motiveras vidare i detaljmotiveringen till V avd. 3 kap. 1 §.

3 §. *Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar*. Hittills har det i 3 § föreskrivits om skötsel av uppgifter i samband med körtillstånd. I bestämmelsen har det hänvisats till förfaranden enligt körkortslagen för det fall att Trafiksäkerhetsverket tar hjälp av externa serviceproducenter för skötseln av sina uppgifter. I denna lag föreslås det att bestämmelserna om delegering av myndighetsuppgifter i enlighet med 80 § i sin helhet ska tas in i ett särskilt kapitel, 4 kap. i denna lag. Hittills har delegeringen av myndighetsuppgifter reglerats i flera olika lagar. Det föreslås satt de bestämmelserna sammanförs och att det skapas tydliga och enhetliga regler för förfarandet, samt att den gällande 3 § upphävs.

I stället för den bestämmelse som föreslås upphävas föreslås en bestämmelse enligt vilken Trafiksäkerhetsverket får ålägga den som innehar ett persontillstånd att delta i ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller någon annan sådan undersökning som krävs för tillståndet om det finns anledning att misstänka att innehavaren inte uppfyller förutsättningarna för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet eller hälsotillstånd. Förebilden för paragrafen finns i 49 § i luftfartslagen och i 20 och 21 § i behörighetslagen. De som innehar persontillstånd för transporter utför sådana uppgifter som inverkar på trafiksäkerheten, och Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att de uppfyller de krav som ställs för uppgiften ifråga. Avsikten är dock inte att ålägga prov eller undersökningar slumpmässigt, utan de ska kunna åläggas endast när det finns särskilda skäl att betvivla en persons behörighet.

Dessutom ska en person endast kunna åläggas sådana prov eller undersökningar som förutsätts för erhållande eller ikrafthållande av persontillståndet i fråga.

Enligt 2 mom. är utgångspunkten att personen själv ska meddela om brister. En typisk situation är att en person insjuknar så att han eller hon på grund av sitt hälsotillstånd inte längre kan sköta sin uppgift och blir sjukledig. Myndigheten eller arbetsgivaren kan dock också via andra kanaler få sådan information som ger skäl att betvivla en persons behörighet - arbetsgivaren kan själv lägga märke till personens handlande eller passagerare eller andra som rör sig i trafiken kan meddela om saken.

Enligt 3 mom. ska den som innehar ett tillstånd svara för kostnader med anledning av prov och undersökningar.

3 a §. *Persontillstånd som förkommer eller förstörs*. I 3 a § föreskrivs om det förfarande som ska tillämpas om ett persontillstånd förkommer, stjäls eller förstörs. Hittills har det för de flesta persontillstånd såväl på internationell som på EU:s och nationell nivå förutsatts att tillståndsinnehavaren medför tillståndshandlingen då han eller hon framför trafikmedlet. Ett sådant tillstånd kan förkomma, förstöras eller bli stulet. Då kan tillståndsinnehavaren ansöka hos den som beviljat tillståndet om en officiell kopia, ett dubblettexemplar eller ett nytt tillstånd. De internationella bestämmelserna och EU:s bestämmelser om med hurudana handlingar en handling som förkommit, stulits eller förstörts kan ersättas varierar mellan trafikformerna.

Om yrkeskompetensbevis eller anteckning i körkortet föreskrivs i 20 d § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare och i en förordning som utfärdats med stöd av lagen. Förfarandet med lokförare regleras närmare i lokförardirektivet och i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. Genom 2 b § 1 mom. i detta kapitel genomförs kravet i artikel 4 i direktivet. En motsvarande bestämmelse har ingått i 8 § 6 mom. i den gällande behörighetslagen. I 8 § i behörighetslagen finns ett bemyndigande att utfärda bestämmelser om utfärdande av dubblettexemplar av förarbevis som anmäls ha förkommit, blivit stulna eller förstörts genom förordning av statsrådet. Det bemyndigandet har inte utnyttjats.

Inom fordons- och järnvägssektorerna har utgångspunkten varit att myndigheten beviljar ett dubblettexemplar (en officiell kopia) om tillståndet har förkommit, stulits eller förstörts. Ett dubblettexemplar är identiskt med originalhandlingen.

Om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet inom sjöfarten har hittills föreskrivits i 19 § i lagen om fartygspersonal. I fråga om persontillstånd inom luftfarten har det inte funnits någon specialbestämmelse som ska tillämpas om en handling förkommer, stjäls eller förstörs. Både i fråga om handlingar inom sjöfarten och luftfarten har man förfarit så att i stället för handlingar som förkommit, stulits eller förstörts har utfärdats en ny handling vars giltighetstid och andra villkor har motsvarat originalhandlingen, fastän datumet för utfärdande och ärendenumret varit nya.

Det föreslås att det i 1 mom. föreskrivs om handlingar som förkommit, stulits eller förstörts inom landtrafiken och i 2 mom. om motsvarande situationer inom sjöfarten och luftfarten. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket i 3 mom. bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om hur saken ska anmälas och om makulering av ursprungliga handlingar. Ifall denna lag inte innehåller någon bestämmelse om en situation då en handling har förkommit, stulits eller förstörts, ska lagen om dödande af urkunder (34A/1901) kunna tillämpas såsom allmän lag.

Eftersom bestämmelsen gäller skötseln av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter, är det ändamålsenligt att ta in den som 3 a § efter de andra bestämmelser som särskilt gäller skötseln av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. I och med att digitaliseringen framskrider och elektroniska handlingar tas i bruk torde bestämmelsen i framtiden visa sig onödig.

4 §. *Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter*. I paragrafen har hittills föreskrivits om skötseln av polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets uppgifter. När bestämmelserna om sociallagstiftning inom vägtrafiken och tillsynen över den flyttas från vägtrafiklagen till denna lag, flyttas samtidigt också bestämmelserna om de uppgifter för polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet samt arbetarskyddsmyndigheterna som har samband med de be-

stämmelserna. Det föreslås att paragrafens rubrik ska ändras, eftersom det föreslås att paragrafen också ska gälla arbetarskyddsmyndigheten. Det föreslagna nya 3 mom. motsvarar till sitt innehåll 9 § i lagen om arbetstid för förare som är egenföretagare, och 4 mom. motsvarar 92 n § i vägtrafiklagen. Hänvisningen till att förare som är egenföretagare har rätt till påminnelse är obehövlig till följd av ändringen (1418/2016) av lagen om tillsynen över arbetarskyddet (44/2006).

6 §. *Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken*. Paragrafen motsvarar 92 m § i vägtrafiklagen. I paragrafen görs endast sådana ändringar i paragrafhänvisningen som denna lag förutsätter. Till sin karaktär är tvångsmedlen redskap för tillsynen och inte administrativa påföljder, och därför föreslås det att bestämmelsen ska tas in i detta kapitel.

7 §. *Ansvaret för den som utövar offentlig makt*. Det föreslås att i paragrafen föreskrivs om ansvar vid skötseln av sådana lagstadgade uppgifter som grundar sig på ett godkännande som utfärdats av en myndighet och inte på en sådan delegering av offentliga förvaltningsuppgifter genom ett avtal som avses i IV avd. 4 kap. i denna lag. Sådana på godkännande baserade uppgifter är i synnerhet uppgifterna som trafikläkare och järnvägspsykolog. Dessutom gäller paragrafen också sådana företagsläkare som avses i 1 kap. 16 § i denna avdelning, som på tjänstens vägnar har rätt att bevilja medicinska rapporter för kabinpersonal. Paragrafen gäller också sådana utomstående experter som Trafiksäkerhetsverket tar hjälp av i enlighet med IV avd. 2 kap. 1 §. Om skadeståndsrättsligt ansvar hänvisas det till skadeståndslagen (412/1974).

3 kap.: Trafikläkarsystemet

För dem som utför uppgifter som förare i trafiken ställs mer specifika medicinska krav. Inom luftfarten gäller de medicinska behörighetskraven hela besättningen (både flygbesättningen och kabinbesättningen). Inom sjöfarten gäller de medicinska kraven största delen av fartygspersonalen. På järnvägarna gäller kraven lokförarna. Bedömningen av kraven på deras fysiska och psykiska hälsa anförtros sådana läkare och psykologer som har den sakkunskap uppgiften kräver. Inom vägtrafiken ingår de medicinska kraven i körkortslagen (386/2011), och granskas därför inte i detta sammanhang.

1 §. *Godkännande av järnvägsläkare*. I 1 § föreskrivs om godkännande av järnvägsläkare. Det föreslås att i IV avd. 3 kap. 1 § i lagen om transportservice föreskrivs om kraven för godkännande av läkare inom järnvägssystemet. Paragrafen ersätter bestämmelserna om kraven för godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen i 30 § och av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården verksamma inom järnvägstrafiken i 31 § i behörighetslagen. Paragrafen baserar sig på artikel 20.2 i lokförardirektivet, där det bl.a. föreskrivs om den behöriga myndighetens rätt att föreskriva om ackreditering av sådana personer som här avses. Enligt den artikeln ska ackrediteringen ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet.

Trafiksäkerhetsverket har med stöd av behörighetslagen godkänt sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen för att bedöma hälsotillståndet och trafikbehörigheten hos personer som sköter eller söker sig till sådana uppgifter som avses i lagen. Dessutom har verket godkänt sådana företagsläkare och företagshälsovårdare som är yrkesutbildade personer inom företagshälsovården enligt lagen om företagshälsovård (1383/2001) för att utföra hälsoundersökningar för dem som sköter eller söker sig till sådana uppgifter som avses i behörighetslagen. Utifrån en hälsoundersökning som en yrkesutbildad person inom företagshälsovården genomfört har en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen i ett utlåtande om lämplighet fastställt lämpligheten för en person som sköter eller söker sig till uppgifterna.

Läkarsystemet enligt behörighetslagen, i vilket experter på hälsovård som Trafiksäkerhetsverket godkänt bedömer hälsotillståndet och trafikbehörigheten för dem som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, anses krångligt och svårt att genomföra i det praktiska hälsoarbetet. Det anses att en alltför strikt reglering försvårar järnvägsoperatörernas näringsverksamhet. För andra trafikformer är regleringen klart lättare och dock fungerande. Det föreslås att bestämmelserna om bedömning av hälsotillstånd och läkarsystemet inom järnvägstrafiken ändras så att de närmast motsvarar den nuvarande modellen inom luftfarten.

Arbetsgivaren ska ordna den lagstadgade företagshälsovården i enlighet med lagen om företagshälsovård. Nuförtiden kan det inte anses ändamålsenligt att läkarsystemet för bedömning av hälsotillstånd och trafikbehörighet är kopplat till enskilda järnvägsoperatörers företagshälsovård. Det finns för närvarande fem sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen som har godkänts med stöd av behörighetslagen. Av sakkunnigläkarna inom järnvägsbranschen arbetar tre hos VR-Group Ab. De andra två arbetar hos Arbetshälsoinstitutet eller hos privata läkarstationer. Det finns ca 200 godkända yrkespersoner inom företagshälsovården, av vilka hälften är företagsläkare och hälften företagshälsovårdare. I systemet har de en godkänd företagsläkare och en godkänd företagshälsovårdare i enlighet med praxis inom företagshälsovården bildat ett arbetspar.

Det anses behövligt att förenkla järnvägsläkarsystemet enligt behörighetslagen. Det föreslås att läkarsystemet ska lättas upp genom att man slopar överlappande godkännanden av de yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som deltar i bedömningen av hälsotillståndet och sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen. Det föreslås också att det särskilda godkännandet av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården som företagshälsovårdare slopas såsom onödigt i systemet.

I 1 mom. föreslås att Trafiksäkerhetsverket på ansökan ska godkänna en järnvägsläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för förare. Järnvägsläkare ska godkännas för högst fem år, liksom för närvarande sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och yrkesutbildade personer inom social- och hälsovården. I 1 mom. förutsätts att sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994). Sökanden ska alltså vara legitimerad läkare i Finland. Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården (Valvira) beviljar en läkare som fått sin utbildning i Finland eller i någon annan stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en läkare som fått sin utbildning utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet rätt att såsom legitimerad yrkesutbildad person utöva läkaryrket i Finland enligt det som föreskrivs i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. I 1 mom. förutsätts också att sökanden har beviljats för uppgiften lämpliga specialläkarrättigheter. Av specialistläkarna anses bl.a. examen som specialistläkare i företagshälsovård ge goda färdigheter för att sköta en järnvägsläkares uppgifter.

Av de nuvarande godkända järnvägsläkarna har krävts förtrogenhet med trafikmedicin. Då beslut om godkännande har fattats har kravet ansetts gälla specialistbehörighet i trafikmedicin. Det föreslås att bestämmelserna lättas upp så att egentligt trafikmedicinskt kunnande inte ska krävas av järnvägsläkare. Sökanden ska alltså inte behöva ha specialistbehörighet i trafikmedicin. I 2 mom. förutsätts att sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter, arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften. Enligt den punkten ska sökanden också känna till bl.a. arbetsförhållandena på järnvägarna. Dessutom ska en järnvägsläkare för att bli godkänd känna till de hälsokrav som gäller förare.

Enligt 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket förnya godkännandet för en sådan järnvägsläkare som avses i 1 mom. sedan järnvägsläkarens godkännande har löpt ut, förutsatt att järnvägsläkaren

fortfarande uppfyller behörighetskraven för uppgiften och på behörigt sätt har upprätthållit sin kompetens. Det ska kunna visas bl.a. genom ett antal i paragrafen avsedda läkarundersökningar som anses tillräckligt. Eftersom trafiksäkerhetsverket vid behov också ska kunna utbilda järnvägsläkare, kan deltagande i utbildningar beaktas när ändringar görs i förfarandet för godkännande.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för järnvägsläkare och om upprätthållande av kompetensen. Statsrådets förordning om kompetens och kompletterande utbildning för sakkunniga på hälso- och sjukvårdens område inom järnvägsbranschen (524/2011) har utfärdats med stöd av behörighetslagen. Statsrådets förordning upphävs i samband med att behörighetslagen upphävs.

Det föreslås inga bestämmelser i lagen om fortbildning för läkare. Fortbildningsplikten har varit ett nationellt krav, om vilket inga bestämmelser finns i lokförardirektivet. Under senare år har fortbildningen inte heller fungerat på det sätt som ursprungligen avsågs när utbildningssystemet skapades. Eftersom järnvägsföretagen har konkurrensutsatt sin företagshälsovård, har omsättningen på läkare i systemet varit stor. Giltigheten för beslutet att godkänna läkare har också varit knutet till om en godkänd läkare regelbundet deltar i den fortbildning Trafiksäkerhetsverket har ordnar. En motivering för att slopa fortbildningssystemet är också att lätta upp regleringen, som upplevts som tung och stel. Syftet med de nya bestämmelserna är att Trafiksäkerhetsverket ska bedöma kompetensen hos de läkare som godkänns utifrån kompetenskraven i lagen och de föreskrifter som utfärdas med stöd av den. Verket kan vid behov förutsätta att en sökande lägger fram tilläggsutredningar om sin yrkesskicklighet. Dessutom ska verket kunna ordna behövlig fortbildning för läkare. Verket ska bedöma fortbildningsbehovet hos den som ansöker om en uppgift samt senare hos den som sköter en uppgift och under tiden upprätthåller sin kompetens.

Sakkunnigläkarna inom järnvägsbranschen har under bredningens gång också framfört sin oro över var de patienthandlingar som har samlats under det nuvarande systemet kan arkiveras när bestämmelserna ändras. I lagstiftningen om järnvägsbranschen finns inga specialbestämmelser om arkivering av patienthandlingar som samlats inom läkarsystemet. Varje yrkesutbildad person inom företagshälsovården och sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen har hittills arkiverat de patienthandlingar för personer i säkerhetsrelaterade uppgifter som de behandlat på sina egna verksamhetsställen, antingen på företagshälsovårdens verksamhetsställe eller i kontoret för en privat sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen. I hälso- och sjukvårdslagstiftningen förutsätts att läkare förvarar patienthandlingar och ser sörjer för sitt arkiv också efter att läkarens verksamhet har upphört.

Utlåtanden om behörighet som sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen har utfärdat om hälsotillståndet hos personer i säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter har förts in i det behörighetsregister som Trafiksäkerhetsverket har fört. Huvuddelen av uppgifterna avförs ur registret 10 år från den dag då behörigheten för en person i säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter har löpt ut.

2 §. *Godkännande av järnvägspsykologer. 2 § gäller godkännande av järnvägspsykologer*. Till skillnad från andra trafikformer förutsätts psykologisk bedömning av förare inom järnvägstrafiken.

I IV avd. 3 kap. 2 § föreslås bestämmelser om kraven för godkännande av järnvägspsykologer som arbetar inom järnvägssystemet. Paragrafen ersätter bestämmelserna om kraven för godkännande av sakkunnigpsykologer inom järnvägstrafiken i 32 § i behörighetslagen. Paragrafen baserar sig på artikel 20.2 i lokförardirektivet, där det bl.a. föreskrivs om den behöriga myndighetens rätt att föreskriva om ackreditering av sådana personer som här avses. Enligt den ar-

tikeln ska ackrediteringen ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Med stöd av behörighetslagen har Trafiksäkerhetsverket godkänt sakkunnigpsykologer inom järnvägstrafiken, som har rätt att utföra psykologiska personbedömningar och ge lämplighetsbedömningar om en persons psykologiska lämplighet för en uppgift. Det finns för närvarande 10 godkända sakkunnigpsykologer inom järnvägstrafiken. Sakkunnigpsykologerna inom järnvägstrafiken arbetar hos privata aktörer.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna järnvägspsykologer, som ska ha rätt att utföra psykologiska personbedömningar för sådana förare som avses i denna lag. Som en del av den psykologiska personbedömningen ska järnvägspsykologen också bedöma förarens lämplighet för uppgiften. Järnvägspsykologer ska godkännas för högst fem år, liksom de nuvarande sakkunnigpsykologerna inom järnvägstrafiken. I 1 punkten. förutsätts att sökanden är legitimerad psykolog enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Sökanden ska alltså vara legitimerad psykolog i Finland. Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården (Valvira) beviljar en psykolog som fått sin utbildning i Finland eller i någon annan stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en psykolog som fått sin utbildning utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet rätt att såsom legitimerad yrkesutbildad person utöva psykologyrket i Finland enligt det som föreskrivs i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Enligt 2 punkten ska sökanden ha tillräcklig kännedom om arbets- och organisationspsykologi och psykologiska personbedömningar. Enligt 3 punkten ska sökanden vara förtrogen med bedömning av de psykiska egenskaper som krävs i uppgiften som förare och har praktisk erfarenhet av att bedöma psykiska egenskaper. Sökanden ska alltså både ha teoretiska kunskaper om uppgiften och kunnande som visats genom praktisk erfarenhet. Enligt 4 punkten ska sökanden känna till de psykiska krav som ställs i uppgiften som förare. Enligt 4 mom. ska sökanden dessutom känna till innehållet i förarens uppgifter samt arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften.

De krav för godkännande av järnvägspsykologer som avses i 1 mom. motsvarar till sitt innehåll kraven för godkännande av sakkunnigpsykologer inom järnvägstrafiken enligt behörighetslagen.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket förnya godkännandet för en järnvägspsykolog efter att det har löpt ut, förutsatt att järnvägspsykologen uppfyller behörighetskraven för uppgiften och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt. Det ska kunna visas bl.a. genom att järnvägspsykologen visar att han eller hon har genomfört ett tillräckligt antal sådana psykologiska personbedömningar som avses i paragrafen. Eftersom trafiksäkerhetsverket vid behov också ska kunna ordna utbildning för järnvägspsykologer, kan deltagande i utbildningar beaktas när godkännandet förnyas.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för järnvägspsykologer och om upprätthållande av kompetensen. Statsrådets förordning om kompetens och kompletterande utbildning för sakkunniga på hälso- och sjukvårdens område inom järnvägsbranschen har utfärdats med stöd av behörighetslagen, och det föreslås att den upphävs samtidigt som behörighetslagen.

Det föreslås inga bestämmelser i lagen om fortbildning för psykologer. Vid behov ska Trafiksäkerhetsverket också kunna utbilda järnvägspsykologer för deras uppgifter, på motsvarande sätt som järnvägsläkare. Verket ska bedöma fortbildningsbehovet hos den som ansöker om en uppgift samt senare hos den som sköter en uppgift.

3 §. *Godkännande av sjömansläkare*. I 3 § föreskrivs om godkännande av sjömansläkare. I STCW-konventionen förutsätts det att sjömansläkare är godkända av den behöriga myndigheten i en medlemsstat. Dessutom förutsätts det i direktivet om minimiutbildning att läkarintyg för sjömän beviljas av en läkare med adekvat kompetens som godkänts av den behöriga myndigheten i en medlemsstat.

I lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009) föreskrivs om godkännande av sjömansläkare. För närvarande är Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira behörigt att godkänna sjömansläkare. För närvarande är ca 475 läkare godkända sjömansläkare. Det föreslås att bestämmelserna ändras så att behörigheten att godkänna sjömansläkare överförs från Valvira till Trafiksäkerhetsverket. Syftet med ändringen är att sjömansläkarsystemet ska fungera bättre än hittills. Motiveringarna för ändringen beskrivs närmare i avsnittet Propositionens mål och de viktigaste förslagen i den allmänna motiveringen.

I STCW-konventionen ingår också ett krav på kvalitetssystem för sjömansläkarsystemet, som ska finnas senast 2017. Trafiksäkerhetsverket ska bereda ett kvalitetssystem för sjömansläkarsystemet, vilket för närvarande fattas i Finland.

I 1 mom. föreslås att Trafiksäkerhetsverket på ansökan ska godkänna en sjömansläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för fartygspersonal. Sjömansläkare godkänns för högst fem år. Enligt den gällande lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare är ett godkännande som sjömansläkare i kraft tillsvidare. Det ska bestämmas att godkännandet är i kraft en viss tid, på motsvarande sätt som inom järnvägsbranschen och luftfarten.

I 1 mom. förutsätts att sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994). Sökanden ska alltså vara legitimerad läkare i Finland. Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira beviljar en läkare som fått sin utbildning i Finland eller i någon annan stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en läkare som fått sin utbildning utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet rätt att såsom legitimerad yrkesutbildad person utöva läkaryrket i Finland enligt det som föreskrivs i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. I 1 mom. förutsätts också att sökanden har beviljats för uppgiften lämpliga specialläkarrättigheter. Dessutom förutsätts i 2 punkten att sökanden i Finland har genomgått en utbildning i arbetsförhållandena och hälsokraven inom sjöfartssektorn.

Enligt gällande lag får en läkare som är legitimerad i Finland sjömansläkarrättigheter efter att ha genomgått en två dagars utbildning för sjömansläkare. Den utbildningen ordnas i Finland av Arbetshälsoinstitutet. Utbildningen ska ge läkaren kännedom om sjöfartssektorn, arbete ombord och hälsoriskerna i samband med det samt om kraven på medicinsk behörighet för arbete ombord och om hur läkarundersökningar för sjöfarare ska genomföras. 1 mom. 1 och 2 punkten motsvarar 1 § i lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare i övrigt, men det föreslås att i lagen tas in ett nytt krav på att sökanden har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter. Av specialistläkarna anses bl.a. examen som specialistläkare i företagshälsovård ge goda färdigheter för att sköta en sjömansläkares uppgifter. Kraven på specialistläkarexamen motsvarar bl.a. gällande bestämmelser inom luftfarten och järnvägstrafiken.

Enligt 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket förnya godkännandet för en sådan sjömansläkare som avses i 1 mom. sedan sjömansläkarens godkännande har löpt ut, förutsatt att sjömansläkaren uppfyller behörighetskraven för uppgiften och på behörigt sätt har upprätthållit sin kompetens. Det ska kunna visas bl.a. genom att sjömansläkaren visar att han eller hon har genomfört ett tillräckligt antal sådana läkarundersökningar som avses i paragrafen. Också tillräckligt delta-

gande i sådan fortbildning om arbetsförhållanden och medicinska krav som upprätthåller sjömansläkarens yrkeskompetens kan beaktas när godkännandet förnyas.

Enligt 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för sjömansläkare och om upprätthållande av kompetensen samt om blankettmodeller för läkarintyg för fartygspersonal. I föreskrifterna kan det alltså bl.a. bestämmas hur en sjömansläkare ska upprätthålla sin kompetens t.ex. genom fortbildning. I föreskrifterna ska i synnerhet beaktas att sjömansläkaren ska ha uppdaterade kunskaper om de medicinska kraven för fartygspersonal enligt internationella förpliktelser. Enligt lagen om läkarundersökning av fartygspersonal fastställer social- och hälsovårdsministeriet för närvarande formuläret för läkarintyg för fartygspersonal. Eftersom det föreslås att administrationen av sjömansläkarsystemet ska flyttas från Valvira till Trafiksäkerhetsverket, föreslås det att verket ska kunna utfärda närmare föreskrifter också om blankettmodeller för läkarintyg för fartygspersonal. Det föreslås alltså att Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen ska fastställa en blankettmodell i sin föreskrift. Det föreslås att en bestämmelse om skyldigheten för Trafiksäkerhetsverket att höra den delegation för sjömansärenden som avses i 13 kap. 23 § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) tas in i IV avd. 1 kap. 17 §.

4 §. *Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum*. I paragrafen konstateras det att om godkännande av flygläkare och flygmedicinska centra föreskrivs i flygbesättningsförordningen. Det kan anses befogat att ta in denna informativa paragraf i denna lag, eftersom den kompletterar beskrivningen av trafikläkarsystemet och innebär ett förtydligande av tillämpningen av följande paragraf där det föreskrivs om meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet.

5 §. *Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet*. Paragrafen baserar sig på 50 § i luftfartslagen. Syftet med paragrafen är att säkerställa motsvarande trafiksäkerhetsverkningar som i 21 § i körkortslagen (386/2011), där läkaren åläggs att göra en anmälan om hälsotillståndet hos den som ansöker om körkortstillstånd eller körrätt (förare) hos polisen.

I artikel 9 i EU:s allmänna dataskyddsförordning föreskrivs om behandlingen av särskilda kategorier av personuppgifter. Också hälsouppgifter omfattas av skyddet enligt den artikeln. Enligt den är det i regel förbjudet att behandla sådana uppgifter. Enligt artikel 9.2g är behandling tillåten, om den är nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse, på grundval av unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, vilken ska stå i proportion till det eftersträvade syftet, vara förenligt med det väsentliga innehållet i rätten till dataskydd och innehålla bestämmelser om lämpliga och särskilda åtgärder för att säkerställa den registrerades grundläggande rättigheter och intressen.

För skötseln av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter är det nödvändigt att verket får uppgifter som hälsotillstånd, eftersom tillstånd, godkännanden, behörigheter och kompetenser som hänger samman med personliga förutsättningar ofta förutsätter att vissa medicinska kriterier uppfylls. Bestämmelsen utgår från de krav trafiksäkerheten ställer, och på flera krav på internationell nivå och EU-nivå. Rätten till information baserar sig alltså på ett viktigt allmänt intresse. Dock föreskrivs det särskilt noggrant om rätten gill den informationen för att kraven i förordningen ska uppfyllas.

I paragrafen föreskrivs om skyldigheten och rätten för sådana trafikläkare, järnvägspsykologer och yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården som avses i 1–4 § att underrätta Trafiksäkerhetsverket om hälsotillståndet hos innehavare av persontillstånd för trafik. I paragrafen föreslås ett enhetligt förfarande för medicinska anmälningar inom alla tre trafikformerna.

Enligt 1 mom. ska en läkare eller psykolog som utfört en undersökning som avses i 1–4 § på en person som ansökt om eller innehar ett persontillstånd samt ett flygmedicinskt centrum trots sekretessbestämmelserna på begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kan inverka på beviljandet eller ikrafthållandet av tillståndet. Enligt paragrafen begränsar tre element lämnandet av uppgifter. För det första gäller anmälningsskyldigheten endast sådana trafikläkare som avses i 1–4 § i kapitlet. För det andra ska uppgifterna ges till Trafiksäkerhetsverket på begäran. För det tredje begränsas anmälan till sådana omständigheter som påverkar förutsättningarna för att bevilja ett tillstånd eller hålla det i kraft. Av de läkare som omfattas av anmälningsplikten förutsätts förtrogenhet med bedömning av sökandens hälsa och medicinska behörighet.

I 2 mom. föreskrivs en skyldighet för sådana trafikläkare som avses i 1 mom. att även utan anmodan meddela Trafiksäkerhetsverket om en eventuell misstanke om att den som ansökt om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet. Det förutsätts att trafikläkare och järnvägspsykologer aktivt anmäler om det finns brister i de medicinska krav som utgör en förutsättning för erhållande av ett persontillstånd. På dem som verkar i trafiken ställs medicinska krav på grund av trafiksäkerheten. Om det inte förutsätts att läkare anmäler om brister som gäller dem, har de medicinska kraven ställts i onödan och de uppställda trafiksäkerhetskraven uppfylls inte.

I 3 mom. utsträcks anmälningsskyldigheten ytterligare. I 3 mom. föreskrivs om situationer när en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården misstänker att en persons hälsotillstånd innebär en omedelbar fara för trafiksäkerheten. En sådan situation kan t.ex. föreligga om en person som insjuknat i en sjukdom som på ett betydande sätt påverkar omdömet söker sig till en hälsostation och det framgår av sammanhanget att personens avsikt är att bege sig ut i trafiken med något trafikmedel. Innan anmälan görs ska den som ansökt om eller innehar tillståndet underrätta om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på hans eller hennes prestationsförmåga. En sådan yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården ska inte göra en slutlig bedömning av huruvida personen uppfyller de medicinska kraven utan den görs av en sådan trafikläkare eller järnvägspsykolog som avses i 1–4 §.

Eftersom anmälningsplikten enligt 3 mom. kan anses exceptionell, har innehållet i en anmälan avgränsats exakt i 4 mom. I anmälan får endast följande uppgifter ges:

1) att den person som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de medicinska eller psykologiska förutsättningarna för tillståndet i fråga, och

2) vilka åtgärder läkaren eller psykologen föreslår för att närmare utreda hälsotillståndet eller dess inverkan på prestationsförmågan.

Fastän det kan förefalla som att anmälningsplikten kraftigt ingriper i individens rättigheter, kan den utifrån praktisk erfarenhet anses motiverad ur passagerarnas perspektiv och andras perspektiv som rör sig i trafiken. Konkreta situationer har visat att bestämmelsen behövs. Trafiksäkerhetsverket har t.ex. kontaktats av en läkare till vars mottagning det hade anlänt en yrkesutbildad person inom sjöfarten som läkaren misstänkte var psykotisk. Läkaren hade bett om direktiv och konstaterat att han hade hittat direktiv i lagstiftningen i fråga om körkort, men inte i fråga om fartygspersonal. Den flygolycka som inträffade på ett av flygbolaget Germanwings flyg 2015 och som väckte internationell uppmärksamhet har lett till noggrannare regler och initiativ till EU-lagstiftning inom luftfarten.

4 kap.: Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter till andra aktörer

I kapitlet föreskrivs om förutsättningarna för att anförtro offentliga förvaltningsuppgifter till andra aktörer på det sätt som avses i 124 § i grundlagen. I sak motsvarar bestämmelserna i stor utsträckning nuläget: Enligt bestämmelserna om Trafiksäkerhetsverket är det redan nu möjligt att överföra motsvarande uppgifter. I alla nuvarande lagar ingår dock inte särskilda bestämmelser om möjligheten att lägga ut uppgifter. Bestämmelserna har sammanförts och gjorts enhetliga och samtidigt har onödigt tung reglering slopats, dock så att de föreslagna bestämmelserna motsvarar förutsättningarna och kraven på exakthet enligt grundlagsutskottets praxis. Det föreslås att det i lagen bl.a. ska specificeras vilka uppgifter som får anförtros utomstående och under vilka förutsättningar samt allmänna verksamhetsförutsättningar, tillsynen över skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter, aktörernas behörighet och bedömning av deras tillförlitlighet samt tjänsteansvaret för dem som sköter uppgifterna.

Utöver bestämmelserna i detta kapitel har också bestämmelserna om rättelse och ändringssökande i VI avd. 1 kap. betydelse.

Det föreslås att till kapitlet flyttas bestämmelserna om registreringsverksamhet i 6 kap. i lagen om farkostregistret (424/2014) samt i lagen om registrering av fordon (175/2015), 20 a–20 e § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007) om serviceuppgifter i anslutning till yrkeskompetensbevis och prov för dem, IV avd. 2 kap. 3 § om tjänster i samband med körtillstånd för taxiförare som stiftades i första fasen av lagen om transportservice, 8 a–8 d § i körkortslagen (386/2011) om serviceuppgifter i anslutning till beviljande av körkortstillstånd, körkort och vissa andra tillstånd, lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort (629/2004), 163 § i luftfartslagen (864/2014) om överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet i enlighet med EASA-förordningen och 164 § i samma lag om uppgifter som gäller kompetensbedömning och utfärdande av intyg.

1 §. *Överföring av uppgifter*. I 1 mom. föreslås bestämmelser om den grundläggande princip enligt vilken Trafiksäkerhetsverket självt svarar för sina tillstånds- register- och tillsynsuppgifter, men genom avtal får överföra uppgifter till sådana tjänsteleverantörer som uppfyller kraven enligt 4 §. Bestämmelsen berör framför allt sådana tillstånds-, register- och tillsynsuppgifter för verket som regleras i denna lag, men den är också tillämplig på motsvarande uppgifter enligt andra lagar, om inget annat föreskrivs om anförtroende av dem.

Paragrafen uppfyller kravet på bestämmelse i lag i 124 § i grundlagen, enligt vilket offentliga förvaltningsuppgifter kan 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. Grundlagsutskottet har ansett att assisterande uppgifter för myndigheter genom avtal kan anförtros andra än myndigheter (GrUU 11/2006 rd, s. 2). Det föreslås att de assisterande uppgifter som får överföras specificeras närmare i 3 § 1–3 mom. Sådana andra uppgifter som får överföras, och som inte innebär betydande utövning av offentlig makt, förtecknas i 3 § 4–5 mom. Det föreslås att om andra uppgifter som får överföras föreskrivs i 6 §.

Kretsen av tjänsteproducenter som lämpar sig för uppgifterna avgränsas av uppgifternas art och de krav som ska ställas på tjänsteproducenterna. För att trygga tillgången till tjänster ska Trafiksäkerhetsverket ordna verksamheten så att den regionala tillgången till tjänster säkerställs i hela landet. Avtalen sluts skilt för varje företag.

Med offentliga tjänsteproducenter avses t.ex. verk eller inrättningar. Grundlagsutskottet har ansett att det inte är oproblematiskt att genom avtal överföra en myndighets förvaltningsuppgifter till en annan myndighet. Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag, enligt 2 § 3

mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag och lag noggrant iakttas i all offentlig verksamhet. Däremot har det inte funnits några hinder för att överföra sådana uppgifter som närmast kan jämställas med offentlig service. (GrUU 11/2004/2004 rd, s. 2.)

Enligt det föreslagna 2 mom. ska det vara möjligt att beställa flera tjänster av samma tjänsteleverantör.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om tillämpningen av upphandlingslagstiftningen. Trafiksäkerhetsverket godkänner t.ex. i regel alla dem som uppfyller förutsättningarna enligt lagen för att sköta registreringsuppgifter enligt avtal. I sådana situationer är det inte fråga om offentlig upphandling och upphandlingslagstiftningen ska inte tillämpas. Det kan t.ex. vara fråga om ett tillståndssystem inom vilket alla aktörer som uppfyller vissa förutsättningar utan urskiljning har rätt att bedriva en viss verksamhet (RP 108/2016 rd, s. 75).

I och med de nya upphandlingsbestämmelserna och de begränsade möjligheter till undantag den ger föreslås inte längre någon kategoriskt underleveransförbud. Eftersom det är fråga om delegering av offentliga uppgifter, bör det fortsättningsvis ses till att kraven på tjänsteleverantörerna inte kan kringgås genom underleveranser (om förbudet mot subdelegering, se GrUU 6/2013 rd, s. 4). I de situationer när upphandlingslagen tillämpas får den upphandlande enheten enligt 77 § 4 mom. i upphandlingslagen vid upphandling av byggentreprenader och tjänster samt vid monterings- eller installationsarbeten inom ramen för varuupphandling kräva att vissa kritiska uppgifter ska utföras direkt av anbudsgivaren eller en deltagare i gruppen. Ett underleveransförbud bör övervägas med beaktande av särdragen vid delegering av offentlig makt i det enskilda fallet. Trafiksäkerhetsverkets avtalspart använder t.ex. redan nu en underleverantör för tillverkning och leverans av registreringsskyltar. Förbudet för tjänsteleverantörer att utan den registeransvariges tillstånd anlita någon annan för behandling av personuppgifter härrör från artikel 28.2 i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning.

2 §. *Allmänna bestämmelser*. Enligt det föreslagna 1 mom. gäller det straffrättsliga tjänsteansvaret också personer som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter i en tjänsteleverantörs tjänst. I momentet ingår dessutom en informativ hänvisning till skadeståndslagen.

Eftersom de uppgifter som delegeras är sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen, ska tjänsteleverantören följa de allmänna förvaltningslagarna. I paragrafen ingår dock inte längre någon särskild bestämmelse om tillämpningen av allmänna lagar på tjänsteleverantörer och personer i deras tjänst, eftersom det enligt grundlagsutskottets praxis inte behövs då de lagarna ska tillämpas också utan att det föreskrivs särskilt (GrUU 34/2010 s. 5). På skötseln av uppgifterna tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), personregisterlagen (523/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003) och samiska språklagen (1086/2003). Utöver de allmänna kraven på icke-diskriminering i förvaltningen ska tjänsteleverantören också se till att kunderna bemöts likvärdigt.

Trafiksäkerhetsverket ska erbjuda dem som utför uppgifterna hos tjänsteleverantörer handledning i tillämpningen av de allmänna förvaltningslagarna i fråga om allmän tjänstemannakunskap.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om sekretessplikt för tjänsteleverantörer och personer i deras tjänst.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om en förteckning över tjänsteleverantörer. Förteckningen betjänar både Trafiksäkerhetsverkets och allmänhetens behov av information om tillgängliga

tjänster och tjänsteleverantörer. På utlämnande av personuppgifter ur förteckningen tillämpas de allmänna lagarna om skydd för personuppgifter och handlingsoffentlighet. Till den del det inte är fråga om personregister och uppgifterna är offentliga får uppgifter fritt lämnas ut och hållas tillgängliga via det allmänna datanätet. En sådan förteckning kan t.ex. vara en förteckning över enbart företag och deras kontaktuppgifter.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om tillämpning av lagen om grunder för avgifter till staten (150/1992).

3 §. *Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet*. I det föreslagna 1 mom. förtecknas de assisterande tillstånds- och registreringsuppgifter Trafiksäkerhetsverket får beställa av tjänsteleverantörer. Till de uppgifterna kan höra till Trafiksäkerhetsverket antingen enligt den föreslagna lagen eller enligt någon annan lagstiftning. De assisterande uppgifterna är i praktiken sådana uppgifter som inte förutsätter självständig prövning av tjänsteproducenten. Enligt 2 mom. får en tjänsteleverantör t.ex. inte behandla sådana ansökningar eller registeranmälningar som förutsätter en bedömning av förutsättningarna för registrering eller tillstånd. Alla tjänsteleverantörer ska inte sköta alla uppgifter som nämns i momentet, det ska kommas överens om uppgifternas innehåll och omfattning i de avtal som ska göras med tjänsteleverantörerna enligt 5 § 1 mom.

Enligt 1 punkten ska en tjänsteleverantör kunna ta emot ansökningshandlingar och registeranmälningar. Enligt 2 punkten ska en tjänsteleverantör kunna införa sådana uppgifter som avses i 1 punkten i registret. En tjänsteleverantör ska alltså kunna ta emot ansökningshandlingar och registeranmälningar samt kontrollera de uppgifter som krävs av sökanden, såsom sökandens identitet. Datasystemet ska skapa ett beslut om registrering när de nödvändiga uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har definierat har förts in i systemet. Trafiksäkerhetsverket fattar alltså de egentliga besluten om registrering. Datasystemet meddelar registreraren om någon uppgift som krävs för registreringen inte uppges. Om den som gör registeranmälan inte kan ge alla uppgifter som datasystemet kräver, ska införandet av registeranmälan inte kunna slutföras. Den som utgör registreringsuppgifter ska t.ex. inte bedöma den verkliga äganderätten till ett trafikmedel vid registreringstidpunkten, och registreringen grundar inte äganderätt till trafikmedlet. Fastän den som utför registreringsuppgifter inte t.ex. bedömer den verkliga äganderätten vid registreringstidpunkten, kan de handlingar som uppvisats i samband med registeranmälan senare utredas i Trafiksäkerhetsverkets arkiv.

Vid arkivering av handlingar enligt 3 punkten ska Trafiksäkerhetsverkets arkivbildningsplan följas. Med identifieringstecken avses i 4 punkten t.ex. certifikat, registreringsskyltar, flyttningstilllstånd och provnummerskyltar. Med produktion avses både fysisk framställning och elektronisk produktion av identifieringstecken. Med utfärdande avses såväl överlåtelse personligen som per post eller elektroniskt. Enligt 5 punkten ska en tjänsteleverantör också få ta emot och till Trafiksäkerhetsverket förmedla avgifter för registreringsprestationer, på vilka lagen om grunder för avgifter till staten ska tillämpas enligt 2 § 4 mom. i kapitlet. Enligt 6 punkten ska tjänsteleverantören få erbjuda rådgivningstjänster och förmedling av information. Rådgivningen kan t.ex. innebära att tjänsteleverantören gå igenom handlingarna och konstaterar att fallet förutsätter prövning samt ger rådet att kontakta Trafiksäkerhetsverket och ger dess kontaktuppgifter. Förmedling av uppgifter kan också förekomma i ett sådant fall som nämns ovan, dvs. tjänsteleverantören kan vid behov ta emot handlingarna och vidarebefordra dem till Trafiksäkerhetsverket för beslut. Enligt 7 punkten ska tjänsteleverantören också få sköta andra motsvarande assisterande uppgifter av teknisk art, om vilka det ska kommas överens närmare i avtalet mellan Trafiksäkerhetsverket och tjänsteleverantören. Till dem hör bl.a. uppdatering av kundernas adress- och namnuppgifter.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det särskilt att en tjänsteleverantör inte får behandla sådana ansökningar eller registeranmälningar som innebär utövning av prövnings- eller beslutsrätt. Den person som utför uppgifterna ska hänvisa kunden till Trafiksäkerhetsverket, om införandet av ansökan eller registeranmälan inte kan slutföras. Så är t.ex. fallet om en utredning om äganderätten eller en försäkran om att kraven uppfylls fattas eller om kunden vill införa i registret ett sådant fordon som inte hör hemma i registret. En tjänsteleverantör ska inte heller få behandla anmälningar om slutligt avförande ur registret, eftersom tillförlitligheten i den utredning som ges ska bedömas vid slutligt avförande.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om examination och övervakning av prov för bedömning av yrkeskompetens samt utfärdande av betyg såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av yrkeskompetens. Motsvarande bestämmelser finns t.ex. i 20 c § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om beviljande av förar- och företagskort enligt färdskrivarförordningen. Motsvarande bestämmelse har hittills funnits i 4 § i lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort. Utfärdandet av förar- och företagskort är en offentlig förvaltningsuppgift men det är ändå snarast fråga om distribution av färdskrivarkort, vilket kan jämställas med en offentlig serviceuppgift. Grundlagsutskottet har inte ansett det problematiskt att överföra en sådan uppgift om det inte rubbar Trafiksäkerhetsverkets ställning som ansvarig utfärdare av kort och myndighet som övervakar andra utfärdares åtgärder. (GrUU 11/2004/2004 rd, s. 2.) De kort som avses i momentet återkallas av Trafiksäkerhetsverket.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs om uppgifter som har samband med konstaterande av yrkeskompetens inom luftfarten. Motsvarande bestämmelse har hittills delvis ingått i 164 § i luftfartslagen. Grundlagsutskottet har ansett det möjligt att överföra sådana uppgifter genom avtal om det föreskrivs i lag om ändringssökande, tjänsteansvar, uppgifter, tillsyn och uppsägning av avtalet och överföringen är ändamålsenlig (GrUU 27/2014 rd, s. 3).

4 §. *Krav på tjänsteleverantörer.* I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om krav på tjänsteleverantörer. Syftet med kraven är att säkra att verksamheten sköts på behörigt sätt samt att uppgifterna i trafik- och transportregistret är riktiga och uppdaterade. Trafiksäkerhetsverket innan ett avtal sluts utreda att tjänsteleverantören uppfyller kraven och följa upp att de uppfylls under hela avtalsperioden.

Eftersom det i ansöknings- och registreringsuppgifter behandlas handlingar som innehåller personuppgifter för Trafiksäkerhetsverkets räkning, ska tjänsteleverantören kunna sköta datasäkerheten och dataskyddet på behörigt sätt enligt vad som föreskrivs i artikel 28.1 i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning. Tjänsteleverantören ska t.ex. genomföra behövliga åtgärder för att skydda personuppgifter mot obehörigt tillträde, mot förstöring, ändring, utlämnande eller överföring av misstag eller i strid med lag och mot annan behandling i strid med lag. Över huvud taget får Trafiksäkerhetsverket inte enligt dataskyddsförordningen anlita sådana behandlare av personuppgifter som inte uppfyller kraven enligt förordningen.

Om bedömning av tillförlitlighet föreskrivs närmare i det föreslagna 2 mom.

Vid bedömningen av rätten att idka näring tillämpas lagen angående rättighet att idka näring (27.9.1919/122).

I sak föreslås inga ändringar i bedömningen av teknisk, finansiell, yrkesmässig och verksamhetsmässig beredskap.

Med teknisk beredskap avses att tjänsteleverantören ska ha tillgång till sådana dataförbindelser och datasystem samt sådan teknisk beredskap i övrigt som en behörig skötsel av uppgiften förutsätter. För skötseln av ansöknings- och registreringsuppgifter förutsätts inte att tjänsteleverantören har ett eget datasystem eller en systemintegrationsförbindelse till Trafiksäkerhetsverkets system. Kravet på en sådan datatrafikförbindelse och ett sådant datasystem som skötseln av uppgiften förutsätter kan också uppfyllas t.ex. av en representant för ett försäkringsbolag, som använder försäkringsbolagets systemintegrationsförbindelse och användarnamn. Trafiksäkerhetsverket ska dock sluta ett särskilt avtal om tjänsteleveransen också med försäkringsrepresentanten.

I fråga om datasäkerhet kan det visas att kraven uppfylls t.ex. så att tjänsteleverantören som redskap för att leda datasäkerheten innehar ett dokumenterat ledningssystem för informationssäkerhet. Enligt verkets rekommendationer ska ledningssystemet för informationssäkerhet basera sig på standarden ISO 27001 eller alternativt på någon annan skriftlig beskrivning som anses tillräcklig, såsom en sådan certifiering som avses i artikel 28.5 i dataskyddsförordningen. Ledningssystemet ska innefatta en plan för organiseringen av datasäkerheten samt klassificering av och tillsyn över skyddsobjekt. Dessutom ska det i ledningssystemet för informationssäkerhet beaktas personalens säkerhet, den fysiska säkerheten och miljösäkerheten samt ledningen av datatrafiken, driftsfunktionerna och rätten till tillgång. Vid ledningen av datasäkerheten ska beaktas anskaffning, utveckling och underhåll av datasystem, hantering av dataskyddsincidenter, kontinuitetsplanering samt kravuppfyllelse.

Med finansiell beredskap avses att tjänsteleverantören ska vara solvent, dvs. förmå svara för sina finansiella förpliktelser på behörigt sätt. Tjänsteleverantörens solvens ska alltid kontrolleras innan ett avtal sluts. Den som är försatt i konkurs ska t.ex. inte kunna vara tjänsteleverantör.

Med yrkesmässig och verksamhetsmässig beredskap avses att tjänsteleverantören ska ha yrkesmässig sakkunskap. De yrkesmässiga kraven gäller liksom i nuläget såväl tjänsteleverantören som företag som dess personal. Tjänsteleverantören ska ordna sin verksamhet så att den klarar av de uppgifter som anförtrotts den på behörigt sätt. För en tjänsteleverantör som är en fysisk person förutsätter verksamhetsmässig beredskap uppnådd myndighetsålder och att personens rättshandlingsförmåga inte har begränsats. Uppgifterna förutsätter ingen särskild utbildning, men den särskilda yrkesskicklighet som krävs kan uppnås t.ex. genom praktik samt genom specialutbildning som Trafiksäkerhetsverket ordnar.

Dessutom ska tjänsteleverantören ha den personal som behövs, och de ska ha den yrkesskicklighet och utbildning som en behörig skötsel av uppgiften kräver.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om bedömning av tjänsteleverantörens tillförlitlighet. De gällande bestämmelserna innehåller skillnader i fråga om uppräkningen av de brott som ska beaktas vid bedömningen av tillförlitligheten. De straff som ska beaktas vid bedömningen av tillförlitligheten räknas upp t.ex. i lagen om farkostregistret. Däremot förtecknas t.ex. i detaljmotiveringen i regeringens proposition med förslag till lagen om registrering av fordon exempel på sådana brott som beroende på fallet kan tyda på att en tjänsteleverantör är olämplig för uppgiften. För en likvärdig behandling av tjänsteleverantörerna föreslås det dock i propositionen att bedömningskriterierna ska bestämmas i lagen.

Det föreslås att bedömningen ska gälla personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför eller ansvarar för uppgifterna. En sådan person som ansvarar för uppgifterna är t.ex. en ansvarig person för registreringsverksamheten. För tjänsteleverantörens del gäller bedömningen personer som har bestämmande inflytande, såsom leda-

möter och ersättare i styrelsen och förvaltningsrådet, bolagsmän och verkställande direktören, aktieägare som utövar betydande rösträtt i bolaget eller personer vilkas bestämmande inflytande grundar sig på särskilda avtal. Om någon av de personerna inte godkänns i bedömningen, ska tjänsteleverantören inte anses tillförlitlig.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om särskilda krav på oberoende för dem som beviljar färdskrivarkort. Bestämmelsen motsvarar i sak 8 § i lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort. Bestämmelsens syfte är att förebygga intressekonflikter.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om ett undantag som gäller anställningsjäv enligt 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen i fråga om registreringsverksamhet. I sak motsvarar bestämmelsen 5 § 1 mom. i lagen om registrering av fordon och 29 § 2 mom. i lagen om farkostregistret. På grund av registreringsverksamhetens art kan jävsbestämmelsen i förvaltningslagen inte som sådan tillämpas på personer som utför registreringar. Om jävsbestämmelsen tillämpas som sådan, är tjänsteleverantörerna förhindrade att utföra registreringar just när deras tjänster behövs som mest. Registrering är då t.ex. förbjuden när om som utför registreringen står i anställningsförhållande eller i uppdragsförhållande i anslutning till det ärende som behandlas till en part eller till någon för vilken avgörandet i ärendet kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada. Ett försäljningsställe som är tjänsteleverantör får då enligt en strikt tolkning av lagen inte registrera en farkost som sin egen eller göra registeranmälningar om farkoster som den äger, eftersom den person som utför registreringarna står i anställningsförhållande till en affär eller ett bolag som är part i ärendet.

5 §. *Avtal med tjänsteleverantörer*. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om innehållet i det avtal som ska slutas med tjänsteleverantören. I paragrafen sägs vad det åtminstone ska kommas överens om i avtalet. Så säkerställs det att tjänsteleverantörens uppgifter sköts på behörigt sätt. Enligt 124 § i grundlagen är det möjligt att överföra offentliga förvaltningsuppgifter genom avtal om de statsförvaltningsrättsliga förutsättningarna för överföringen uppfylls och ett adekvat bemyndigande i lag kan påvisas för att sluta ett avtal (GrUU 3/2009 rd, GrUU 11/2006 rd).

Momentet inleds med en informativ hänvisning till artikel 28.3 i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning. I den artikeln föreskrivs om vad som ska ingå i ett avtal mellan en registeransvarig och den som behandlar personuppgifter. Eftersom Europeiska unionens förordningar är direkt tillämpbar rätt, tillämpas de som sådana också utan hänvisningar. Hänvisningar ska alltså vanligen undvikas, men denna hänvisning är befogad med tanke på bestämmelsens tydlighet.

Trafiksäkerhetsverket får sluta avtal med alla dem som uppfyller kraven enligt lagen. Samma praxis har följts hittills t.ex. i fråga om dem som utför registreringar enligt avtal. Avtalet är ett förvaltningsavtal. Det är också möjligt att konkurrensutsätta tjänsteleverantörerna.

I momentet föreskrivs om vad det åtminstone ska kommas överens om i avtalet för att en behörig skötsel av tjänsteleverantörens uppgifter ska kunna säkerställas. Enligt 1 punkten ska det avtalas om andra uppgifter än hantering av personuppgifter för tjänsteleverantören. I avtalet ska det fortsättningsvis avtalas om hantering av personuppgifter, men det kravet härrör direkt från artikel 28.3 i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning. I fråga om avtalet bör det beaktas att listan i dataskyddsförordningen inte är uttömmande. I avtalet får det alltså t.ex. fortsättningsvis förutsättas att tjänsteleverantören utnämner en ansvarig person för registreringsverksamheten. Den ansvariga personen ska efter att först själv ha deltagit i utbildning utbilda tjänsteleverantörens personal, informera personalen om frågor som gäller registreringen

och också annars vara kontaktperson till Trafiksäkerhetsverket i frågor som gäller säkerställande av tillräckligt yrkeskunnande och tillräcklig kvalitet i registreringsverksamheten.

Enligt 2 punkten ska det avtalas om avtalsperioden, inledande av verksamheten och avtalets upphörande under pågående avtalsperiod.

Enligt 3 punkten ska det avtalas om tjänsteleverantörens verksamhetsområde och verksamhetsställen samt betjäningstider. Verksamhetsområdet och betjäningstiderna ska planeras så att tjänsterna är allmänt och jämlikt tillgängliga.

Enligt 4 punkten ska det avtalas om metoder för att trygga tillräcklig yrkeskunskap, såsom utbildning, för dem som utför uppgifter.

Enligt 5 punkten ska det avtalas om förvaring och arkivering av handlingar i samband med verksamheten.

Enligt 6 punkten ska det avtalas om debitering och redovisning av avgifter. Om tillämpningen om lagen om grunder för avgifter till staten föreskrivs i 2 § i kapitlet.

Enligt 7 punkten ska det avtalas om tillsyn och påföljder i anslutning till den. Om tillsyn föreskrivs i 7 §, men i avtalet ska tjänsteproducentens skyldigheter på grund av tillsynen klarläggas så att genomförandet av effektiva inspektioner säkerställs. Med tanke på brister eller felaktigt förfarande som eventuellt upptäcks i serviceverksamheten ska det framgå av avtalet vilka påföljder de leder till.

Enligt 8 punkten ska det avtalas om tjänsteleverantörens anmälningsplikt vid förändringar. På så sätt gör man tjänsteleverantören medveten om anmälningsplikten enligt 3 mom. och avtalar om hur den i praktiken ska genomföras.

Enligt 3 punkten ska man i avtalet komma överens om den eventuella ersättning som Trafiksäkerhetsverket ska betala till tjänsteleverantören. Man kan också avtala om hur ersättningen ska betalas. Den ersättning Trafiksäkerhetsverket betalar varierar med uppgiften och de servicekanaler som används. Ersättningen till tjänsteleverantören ska t.ex. bestå av ersättningar för tjänsteleverantörens löpande kostnader för att ta emot och införa registeruppgifter. Kostnaderna för arbetet med att ta emot registeranmälningar är den största enskilda kostnad som ska ersättas.

I en självbetjäningskanal uppstår inga arbetskostnader, eftersom den som gör en ansökan eller registeranmälan själv för in ändringsuppgifterna i tjänsteleverantörens system. Endast i kanaler med personlig betjäning uppstår alltså kostnader för att ta emot och föra in registeranmälningar.

Utöver de arbetskostnader som ska ersättas kan det uppstå kostnader för tjänsteleverantören bl.a. för dataförmedling om ansökningar och registeruppgifter, elektronisk identifiering (Tupas-identifiering), förfrågningar om fordonsuppgifter hos Trafiksäkerhetsverket, skötseln av betalningstrafik dvs. att ta ut kundavgifter hos kunder och betala avgifter till Trafiksäkerhetsverket, kostnader för elektronisk betalning, fakturering av kunder, kreditförluster, oavslutade registreringshändelser och ersättningar för skador som orsakats kunder. Skadestånd kan uppstå i sådana situationer när tjänsteleverantörens system inte fungerar och det leder till att en den som gjort en ansökan eller registeranmälan lider en skada som ska ersättas. Trafiksäkerhetsverkets ansvar för skadestånd bestäms enligt skadeståndslagen.

Serviceersättningen består, förutom av ersättning för de kostnader som nämns ovan, av ett verksamhetsbidrag som betalas till tjänsteleverantören. Trafiksäkerhetsverket ska bedöma vilket belopp på serviceersättningen som är skäligt, varefter det i regel ska hållas oförändrat. Serviceersättningens belopp ska endast ändras till följd av indexjusteringar.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om rätten för Trafiksäkerhetsverket att säga upp eller häva avtalet. Avtalet ska kunna upphöra utan några särskilda åtgärder då avtalstiden löper ut eller till följd av en avtalsparts avtalsbrott efter en uppsägningstid. Om uppsägningstiderna avtalas särskilt.

Om en tjänsteleverantör inte uppfyller de allmänna kraven, ska det leda till att avtalet upphör. Trafiksäkerhetsverket ska få säga upp eller häva avtalet om tjänsteleverantören väsentligt åsidosätter fullgörandet av sina uppgifter eller upprepade gånger gör sig skyldig till mindre avtalsbrott. Hävning kan komma i fråga om tjänsteleverantören inte längre kan anses tillförlitlig efter att ha gjort sig skyldig till något sådant brott som avses i 2 § 2 mom. Uppsägning eller hävning ska också vara möjligt om tjänsteleverantören upprepade gånger eller väsentligt agerar i strid med lag. Motsvarande grund finns i nuläget t.ex. i 7 § i lagen om fordonstrafikregistret. Grundlagsutskottet har också betonat betydelsen av att lagen följs för att verksamheten ska kunna fortsätta (GrUU 27/2014 rd, s. 3).

Enligt artikel 28.1 i dataskyddsförordningen får den registeransvarige dessutom endast anlita sådana handläggare som vidtar tillräckliga åtgärder för att uppfylla kraven enligt förordningen. Om tjänsteleverantören inte uppfyller det kravet, ska avtalet sägas upp eller hävas.

Vid eventuell konfliktlösning följs den allmänna kompetensfördelningen mellan domstolarna. I fråga om förvaltningsavtal eller förvaltningstvister behandlas eventuella tvister av förvaltningsdomstolarna.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om anmälningsplikt för tjänsteleverantörer. Utom att Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över tjänsteleverantörernas verksamhet, ska de också själva meddela om sådana ändringar i sin verksamhet som väsentligt kan inverka på en behörig skötsel av verksamheten.

6 §. *Andra uppgifter som får överföras*. Den föreslagna paragrafen består av ett moment. Den motsvarar i sak 163 § i luftfartslagen. EU-lagstiftningen möjliggör att uppgifter läggs ut på entreprenad om särskilt föreskrivna förutsättningar uppfylls. Eftersom EU-lagstiftningen är möjliggörande, inte förpliktande, ska det enligt grundlagen också särskilt fastställas i finländsk lag att den möjligheten får utnyttjas och den ansvariga instansen föreslås vara Trafiksäkerhetsverket.

7 §. *Tillsyn*. Den föreslagna paragrafen består av ett moment. I den ges för det första Trafiksäkerhetsverket i uppgift att utöva tillsyn över verksamheten hos de tjänsteleverantörer det anlitar. Syftet med tillsynen är i synnerhet att kontrollera att tjänsteleverantörerna och de som utför uppgifter hos dem agerar på behörigt sätt, att de allmänna krav som gäller dem kontinuerligt uppfylls och att tjänsteleverantörernas interna kontroll är kontinuerlig. Efter den första bedömningen sker tillsynen över den tillförlitlighet som avses i 4 § genom stickprov.

Tillsynen kan liksom hittills genomföras med hjälp av det datasystem som används för registreringen. När registrering utförs via ett gränssnitt, kräver systemet ett specifikt användarnamn för varje användare. Systemet registrerar varje gång ett användarnamn loggar in, gör en sökning eller gör en registeranteckning. Trafiksäkerhetsverket kan alltså övervaka och i efterhand kontrollera datasystemets användares verksamhet.

I momentet föreskrivs dessutom om Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt. Inspektionsrätten föreslås gälla verksamhetslokaler och andra lokaler hos den som utför registreringar enligt avtal, med undantag för lokaler som används för permanent boende för att trygga den personliga integriteten och hemfriden. Enligt grundlagsutskottets riktlinjer omfattar hemfriden i regel alla lokaler som används för permanent boende (GrUU 16/2004 rd, GrUU 39/2005 rd). Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen iakttas, vilket grundlagsutskottet har förutsatt att ska påpekas (GrUU 22/2013 rd, s. 4). Till övriga delar ska om tillsynen avtalas i avtalet enligt 5 §.

I momentet föreskrivs också om verkets rätt att trots sekretessbestämmelserna få uppgifter om handlingar som har samband med tjänsteuppgiften.

AVDELNING V Trafik- och transportregistret

I första fasen av lagen om transportservice togs bestämmelser om trafiktillståndsregistret in i V avd. Det föreskrevs att i registret ska föras in uppgifter om tillstånd för bedrivande av gods-, person- och taxitrafik, vilka hörde till det centrala innehållet i bestämmelserna i första fasen av lagen om transportservice. I den andra fasen av lagstiftningsprojektet föreslås helt nya bestämmelser om de register som förs av Trafiksäkerhetsverket. För närvarande finns det ett flertal trafikregister och författningar som gäller dem. Bestämmelserna i olika lagar är delvis väldigt inkompatibla och föråldrade, delvis upprepas i dem samma allmänna grundregler om registrering. I synnerhet bestämmelserna om överlåtande av uppgifter motsvarar inte heller de behov digitaliseringsutvecklingen medför. Det som beskrivs ovan gör det betydligt svårare att utnyttja kunskapskapitalet såväl för de registrerades egna behov som med tanke på utvecklandet av transportservicen och utbudet och med tanke på myndigheternas behov.

I samband med den föreslagna helhetsreformen av bestämmelserna om register föreslås det att överlappningar stryks och bestämmelserna blir gemensamma för alla trafikformer. Samtidigt är syftet i synnerhet att modernisera bestämmelserna om utnyttjande och utlämnande av data och att möjliggöra ett bättre utnyttjande av uppgifterna i registret. Genom EU:s allmänna dataskyddsförordning harmoniseras skyddet för personuppgifter på en hög nivå inom hela EU. De föreslagna bestämmelserna inverkar inte på skyddsnivån enligt den allmänna dataskyddsförordningen, utan handlingsutrymmet enligt förordningen utnyttjas framför allt i fråga om utlämnande av uppgifter.

Totalreformen av trafikregistren innebär samtidigt en betydande avveckling av normer. I den nya V avd. föreslås det att lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) och den förordning med samma namn som har utfärdats med stöd av den (1116/2013) samt lagen om registrering av fordon (175/2015) upphävs helt. I andra fasen av lagen upphävs också helt lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009), vars 9 kap. gäller behörighetsregistret. Dessutom föreslås delar av fordonslagen (1090/2002), järnvägslagen (304/2011), lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007), lagen om farkostregistret (424/2014), lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), fartygsregisterlagen (512/1993) och luftfartslagen (864/2014).

Efter första fasen består V avd. endast av ett kapitel. Nu föreslås det att antalet kapitel ökas till tre. Kapitlen har en horisontell struktur, dvs. de är inte uppbyggda enligt trafikform. I det första kapitlet ingår allmänna bestämmelser, i det andra ingår bestämmelser om uppgifter i registret och förvaringstider och i det tredje bestämmelser om utlämnande av uppgifter ur registret.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Registrets innehåll och syfte.* Med tanke på helhetsreformen av trafikregistren är ett betydande nytt drag i bestämmelserna övergången från spridda enskilda register till ett datalagerstänkande. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket i fortsättningen endast ska upprätthålla ett register, som kallas trafik- och transportregistret. Enligt definitionen av ett datalagers referensarkitektur är ett datalager en datahelhet som definierats utifrån verksamhetsbehov och av administrativa orsaker, för att data ska kunna administreras bättre. Ett datalager omfattar en datamängd som administreras gemensamt, och som bildar en logisk helhet.

Det föreslås att endast bestämmelser om registerföring ska ingå i lagen om transportservice. Bestämmelser som t.ex. gäller skyldigheten att registrera sig själv eller ett trafikmedel eller rättsverkningarna av sådana åtgärder föreslås inte ingå i lagen. Det föreslås inte heller att i V avd. ska ingå några bestämmelser om register som förs av någon annan än Trafiksäkerhetsverket. De bestämmelser som blir utanför lagen om transportservice kan kvarstå i de nuvarande lagarna, eller de kan antingen i samma sammanhang eller senare infogas i någon annan logisk helhet.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om registrets datainnehåll på ett allmänt plan. Det föreslås att registret ska innehålla uppgifter om verksamhetsutövare, trafikmedel och persontillstånd. I 2 kap. 1–4 § i förslaget specificeras vilka uppgifter som ska införas. De tillstånd som gäller verksamhetsutövare definieras i I avd. 1 kap. 1 § 8 punkten, och de är typiskt sett koncessioner eller motsvarande anmälningsplikt, som utgör en laglig förutsättning för att erbjuda tjänster. Största delen av tillstånden i fråga beviljas företag eller sammanslutningar, men tillståndsinnehavaren kan i en del fall också vara en fysisk person. I fråga om tillstånd som beviljas företag eller sammanslutningar är inte en stor del av uppgifterna personuppgifter - undantag är naturligtvis bl.a. uppgifter om företagets eller sammanslutningens ansvarspersoner. I uppgifterna om trafikmedel kan bl.a. ingå uppgifter om ägare eller innehavare, men största delen av uppgifterna är av väldigt teknisk art och ska inte behandlas som personuppgifter. Uppgifter i anslutning till persontillstånd är nästan utan undantag personuppgifter. Persontillstånd definieras i I avd. 1 kap. 1 § 7 punkten.

EU:s allmänna dataskyddsförordning börjar tillämpas den 25 maj 2018 och det föreslås att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2018. Då lagen träder i kraft kommer alltså de allmänna bestämmelserna om behandling av personuppgifter att finnas i dataskyddsförordningen, som utgör direkt tillämpbar rätt. Förordningen medger ett större nationellt handlingsutrymme än normalt, i likhet med ett direktiv. Horisontella bestämmelser inom handlingsutrymmet bereds i justitieministeriet. Trots det ska ministerierna bedöma behovet av specialbestämmelser inom sina förvaltningsgrenar. Specialbestämmelserna får naturligtvis inte stå i strid med den allmänna dataskyddsförordningen. I de föreslagna bestämmelserna utnyttjas det nationella handlingsutrymmet. Det ska noteras att inga betydande problem heller har upptäckts i gällande bestämmelser om trafikregister i förhållande till den allmänna dataskyddsförordningen.

I artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs om laglig behandling. Enligt artikel 6.1c är behandlingen laglig om den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse för den registeransvarige. I artikel 6.3b sägs att grunden för behandlingen då ska fastställas i enlighet med en medlemsstats lagstiftning. Enligt artikel 6.3 kan rättsgrunden vidare innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen, utöver allmänna villkor som ska gälla för den personuppgiftsansvariges behandling bl.a. vilken typ av uppgifter som ska behandlas, vilka registrerade som berörs, ändamålsbegränsningar, lagringstid samt frågor som gäller utlämnande av uppgifter. I skälen i ingressen hänvisas till att respektive medlemsstats konstitutionella krav kan beaktas vid tillämpningen av förordningen. I Finland finns det skäl att beakta 2 § 3 mom. i grundlagen, där det förutsätts att all utövning av offentlig makt ska bygga på lag och att lag noggrant ska iakttas i all offentlig verk-

samhet. Dessutom har den finländska konstitutionella tradition som i synnerhet bygger på 10 § i grundlagen förutsatt att det föreskrivs i lag åtminstone om de uppgifter som ska föras in i ett register samt om förvaringstiderna och utlämnandet av uppgifter.

Under beredningen av förslaget har man stannat för att det med beaktande av Finlands konstitutionella tradition och det nationella handlingsutrymme den allmänna dataskyddsförordningen medger är förenligt med ett allmänt intresse att det i fråga om myndigheternas register finns förtydligande bestämmelser om grundläggande frågor på lagnivå. Till de grundläggande frågorna hör de uppgifter som ska föras in i registret enligt uppgiftsslag, användningsändamålet, förvaringstiderna och utlämnande av uppgifter ur registret. Också i fråga om trafik- och transportregistret kommer dock huvuddelen av bestämmelserna om behandling av personuppgifter att finnas i den allmänna dataskyddsförordningen.

En del av uppgifterna i trafikregistret är personuppgifter, en del andra inte. EU:s allmänna dataskyddsförordning tillämpas inte på de senare. Också därför behövs sektorspecifika specialbestämmelser. Förslagen bildar en enhetlig och lättfattlig helhet i fråga om trafik- och transportregistret.

I den föreslagna V avd. ingår inte alls någon sedvanlig paragraf med hänvisningar till de allmänna lagar som ska tillämpas, i synnerhet lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och personuppgiftslagen eller senare allmänna dataskyddsförordningen. Sådana hänvisningsbestämmelser är onödiga. Det är klart att den föreslagna lagen är en speciallag i förhållande till de allmänna lagarna, och att de allmänna lagarna ska iakttas om inget annat föreskrivs.

I det föreslagna 1 mom. sägs det tydligt att registret förs elektroniskt. Så sker också nu, vilket framgår av motiveringarna till gällande lagar. I lagarna om registren föreskrivs det dock inte särskilt att registren ska föras elektroniskt. Det föreslås att tillägget görs för att betona att registren för elektroniskt i en digital tidsålder. Dessutom förutsätts det i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon att medlemsstaterna registrerar information som registrerats på deras territorium elektroniskt.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om registrets syfte. Enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen ska syftet fastställas i den rättsliga grunden när den rättsliga grunden för behandlingen är artikel 6.1 c. I anslutning till föreslaget föreslås det att lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) ändras i syfte att precisera Trafiksäkerhetsverkets uppgifter i fråga om registerföring. Det är nödvändigt att myndigheternas uppgifter utvecklas då verksamhetsmiljön förändras. Myndigheterna kan t.ex. anses ha en möjliggörande roll för digitaliseringen och uppkomsten och utbudet av digitala tjänster. På så vis kan det finländska samhällets utvecklingsmöjligheter påverkas och den bästa praxisen kan också exporteras till internationella arenor. Det föreslagna 2 mom. motsvarar Trafiksäkerhetsverkets uppgifter i ändrad form. Förandet av trafik- och transportregistret främjar på ett betydande sätt det praktiska genomförandet av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. I det föreslagna momentet är det dock fråga om registrets syfte. Det motsvarar alltså artikel 5.1b i den allmänna dataskyddsförordningen, enligt vilken personuppgifter ska samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål.

Syftet är naturligtvis det samma för hela registret, eftersom endast ett register föreslås. Mellan de gällande lagarna om register finns stora skillnader i hur noggrant syftet anges. I en del lagar, såsom luftfartslagen och fartygsregisterlagen, anges syftet inte alls.

Europeiska unionens dataskyddsarbetsgrupp har gett ett utlåtande om tolkningen av principen om ändamålsbundenhet. Bestämdhetskriteriet handlar om specifikationen av ändamålet. Utifrån specifikationen ska det kunna bedömas hurudan verksamhet som omfattas respektive inte omfattas av behandlingen. Alltför allmänna, eller alltför långa och oklara, specifikationer uppfyller inte nödvändigtvis kriterierna. Bestämdhetskriteriet förutsätter inte att det endast finns ett ändamål, utan det kan finnas flera. Uttryckligheten innebära att ändamålet ska definieras tydligt och utan mångtydighet. Den hänger samman med behandlingens transparens och förutsägbarhet. Lagligheten förutsätter att kraven i personuppgiftslagstiftningen och annan tillämplig lagstiftning iakttas vid behandlingen. (WP 29 opinion 3/2013 on purpose limitation, s. 15 - 20.)

Det syfte som anges bör vara ytterst omfattande, eftersom en stor mängd uppgifter av olika slag föreslås införas i registret. Dessutom är avsikten att definitionen av syftet ska bidra till att möjliggöra ett bättre utnyttjande än hittills av de uppgifter som förs in i registret. Också om registrets användningsändamål består av flera element, är elementen specifika och tydliga. Vidare föreskrivs det uttryckligen i artikel 6.3 i dataskyddsförordningen att användningsändamålet ska fastställas och att förordningen i fråga om ändamålsenlighetsbundenheten kan preciseras i nationella bestämmelser. Registret ska naturligtvis för det första föras med tanke på beviljande av och tillsyn över tillstånd och andra rättigheter som gäller transporter. Bland de saker som traditionellt har främjats vill man fästa särskild uppmärksamhet vid att förbättra trafiksäkerheten och främja uppnå miljömålen för trafiken. Ur ett helhetsperspektiv är det väsentligt att främja utvecklingen och utbudet av transportservice. Allt detta eftersträvas genom att ett avsevärt bättre utnyttjande av uppgifterna i registret möjliggörs i forsknings- utvecklings- och innovationsverksamhet.

Syftet är också att Trafiksäkerhetsverket i sin verksamhet ska främja att de personuppgifter det förvaltar kan utnyttjas via ett gränssnitt i tjänster som baserar sig på egendata, i näringsverksamhet och i utvecklingsarbete.

I det föreslagna 3 mom. sägs att Trafiksäkerhetsverket får utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter. De uppgifterna definieras i lagen om Trafiksäkerhetsverket samt i de substanslagar i vilka den preciseras. Bestämmelsen är indikativ. Konstaterandet anses dock viktigt i samband med helhetsreformen av bestämmelserna om register eftersom problemen med att kombinera uppgifter ur olika register hittills har varit en del av den nuvarande problematiken i fråga om utnyttjandet av information.

I det föreslagna 4 mom. beaktas Ålands särställning. Bestämmelsen innebär ingen förändring i nuläget, eftersom en motsvarande bestämmelse finns i 4 § i fartygsregisterlagen.

2 §. *Trafiksäkerhetsverkets rätt till information*. I paragrafen samlas bestämmelserna om Trafiksäkerhetsverkets rätt till information för att fullgöra sina uppgifter som registeransvarig. Det bör noteras att om verkets rätt till information i samband med tillsyn över lagen om transportservice och tillsynsuppgifter enligt lagen föreskrivs i IV avd. 2 kap. 2 §. Bestämmelsernas inbördes relation är den, att i IV avd. avses uppgifter enligt lagen om transportservice, i synnerhet tillstånds- och tillsynsuppgifter, medan V avd. gäller registerföring i allmänhet, också till den del rätten till information grundar sig på annan lagstiftning.

I det föreslagna 1 mom. ingår en grundläggande bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information av de registrerade själva samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel. Största delen av uppgifterna i registret härrör från de registrerade själva.

1–4 mom. ska läsas i samband med 5 mom. Enligt dem gäller rätten till få information också sekretessbelagda uppgifter. Enligt paragrafen begränsas rätten till information därför i enlighet med grundlagsutskottets etablerade praxis till sådan information som är nödvändig för fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgifter.

Det föreslagna 2 mom. gäller sådana aktörer hos det till följd av deras uppgifter samlas sådan information som är väsentlig för trafik- och transportregistret. Det föreslagna momentet är delvis av indikativ, delvis av kompletterande karaktär. Till vissa delar följer rätten till information väldigt exakt av andra lagar. Om anmälande av fartyg som används i handelssjöfart till registret föreskrivs t.ex. i fartygsregisterlagen och om registrering av fordon i fordonslagen. Om anmälningsplikten för läkare, psykologer och andra aktörer inom hälso- och sjukvården föreskrivs i IV avd. 4 kap. 5 §. Om anmälningsplikten för läroinrättningar finns däremot inga omfattande specialbestämmelser, och ändå är de uppgifter som fås av dem av betydelse t.ex. vid bedömningen av behörigheter och kompetenser.

Det föreslagna 3 mom. gäller Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information av andra myndigheter. Det behövs inga särskilda bestämmelser om myndigheters rätt att få offentlig information av andra myndigheter, utan de lämnas ut med stöd av offentlighetslagen som är en allmän lag. Till följd av nödvändighetskravet behöver det inte särskilt räknas upp andra myndigheter och uppgifter som rätten till information trots sekretessbestämmelserna berör. Rätten till information innefattar rätten till information ur befolkningsdatasystemet när nödvändighetskriteriet uppfylls. Ett undantag är straffregistret och bötesregistret, som innehåller särskilt känsliga uppgifter. På behandlingen av sådana uppgifter tillämpas artikel 10 i den allmänna dataskyddsförordningen. Enligt den får behandlingen endast utföras under kontroll av myndighet eller då behandling är tillåten enligt medlemsstatens lagstiftning, där lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades rättigheter och friheter fastställs. Det är nödvändigt att Trafiksäkerhetsverket behandlar dessa uppgifter, eftersom vissa brott kan utgöra hinder för erhållande av flera tillstånd eller i samband med tillsyn kan leda till att de återkallas. Som skyddsåtgärder föreslås dock bl.a. att Trafiksäkerhetsverket inte ska få lämna ut uppgifter som det fått ur straffregistret eller bötesregistret ens till andra myndigheter, om inte något annat föreskrivs i lag.

Det föreslagna 4 mom. gäller rätten att få uppgifter ur straffregistret och bötesregistret om påföljder som i Finland har påförts innehavare av ett utländskt gemenskapstillstånd eller föraren till ett fordon som tillståndsinnehavaren innehar. Om rätten till information ska föreskrivas särskilt för att Trafiksäkerhetsverket ska få rätt att få sådana sekretessbelagda uppgifter om laga kraft vunna påföljder som påförts innehavare av trafiktillstånd för gärningar begångna i Finland, som ska förmedlas enligt förordningarna 1071/2009/EU, 403/2016/EU och 408/2016/EU.

I det föreslagna 5 mom. ingår bestämmelser i anknytning till de tidigare fyra momenten. Rätten till information gäller alltså också sekretessbelagda uppgifter. Uppgifterna ska lämnas utan avgift och utan dröjsmål. I sin ändrade form innehåller bestämmelsen också den sedvanliga formuleringen om en teknisk anslutning. Bestämmelsen i fråga hindrar inte användningen av olika tekniska anslutningar som redan tidigare tagits i bruk, eftersom andra elektroniska metoder att utbyta data skulle också vara möjliga. Bestämmelsen uppmuntrar dock i fortsättningen till att bygga upp nya gränssnittslösningar, eftersom begreppet gränssnitt nuförtiden förstås tydligare än begreppet teknisk anslutning, och det är tekniskt möjligt att bygga kompatibla gränssnittslösningar och genom detta bygga interoperabilitet mellan myndigheternas informationssystem.

Frågan om att uppgifter i första hand ska lämnas ut via gränssnitt behandlas närmare i samband med IV avd. 2 kap. 2 § och 3 kap. 1 §. I huvudsak ska uppgifter lämnas ut i elektronisk form. Andra metoder kommer i fråga enligt särskild överenskommelse.

I det föreslagna 6 mom. ingår ett bemyndigande att meddela föreskrifter. För utlämnande av uppgifter används vanligen ett standardformulär. Enligt bestämmelsen ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att meddela föreskrifter om hur uppgifterna ska sändas.

3 §. *Ändringar i registeruppgifterna*. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om anmälningsplikt när de uppgifter som införts i registret ändras. Syftet med anmälningsplikten är att säkerställa att uppgifterna i registret är riktiga och pålitliga. Därför ska uppgifterna lämnas utan dröjsmål. Trafiksäkerhetsverket ska ordna möjlighet att sända uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt, t.ex. via en nättjänst. Det föreslås att det ska vara tillåtet att lämna ut uppgifter till Trafiksäkerhetsverket eftersom behandlingen är nödvändig för att fullgöra verkets lagstadgade skyldighet att föra registret.

Skyldigheten att anmäla ändringar gäller de instanser som avses i 2 § 1 och 2 mom. Bestämmelser om anmälan om ändringar finns i gällande lagstiftning bl.a. i fråga om farkoster i 7 och 9 § i lagen om farkostregistret (424/2014), i fråga om flygcertifikat i 15 § 3 mom. och i fråga om luftfartyg i 20 § i luftfartslagen (864/2014) samt i fråga om säkerhetstillstånd för bannät i 18 § i järnvägslagen (304/2011). Till anmälan ska fogas en behörig utredning. Om utredningsskyldighetens fördelning föreskrivs i 31 § i förvaltningslagen (434/2003).

Sådana uppgifter som överförs direkt mellan myndigheterna behöver inte anmälas. Sådana uppgifter är uppgifter om ändringar i ägares och innehavares namn, personbeteckning, adress och hemkommun, och om deras död. Sådana uppgifter är också sådana uppgifter om ändringar i juridiska personers kontaktuppgifter som antecknas i företags- och organisationsdatasystemet. I enlighet med principen för myndighetsregister att bara fråga en gång är det inte befogat att ålägga någon att anmäla sådana ändringar som kan fås direkt från något myndighetssystem. Uppgifterna ska dock anmälas om de inte överförs mellan myndigheterna t.ex. för att en personbeteckning eller ett företags- och organisationsnummer fattas.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets rätt att på eget initiativ föra in uppgifter som fattas i registret och rätta felaktiga uppgifter. Momentet motsvarar i sak 95 § i fordonslagen, men det föreslås att dess tillämpningsområde utvidgas till att också omfatta annat än fordon. Trafiksäkerhetsverket ska få komplettera eller korrigera uppgifter, om skyldigheten att anmäla ett trafikmedel till registret har försummats eller om Trafiksäkerhetsverket får information om att en uppgift som ska föras in i registret ändras eller än felaktig. Momentet innebär ett avsteg från 8 kap. i förvaltningslagen om rättelse av fel till den delen att det inte förutsätts medgivande eller att ett krav på rättelse framförs inom fem år. I fråga om hörande tillämpas 34 § och i fråga om meddelande om ändringen 54 § i förvaltningslagen. Ett hörande kan vara uppenbart onödigt enligt 34 § i förvaltningslagen t.ex. omändringen eller tillägget inte inverkar på fordonets ägares eller innehavares rättigheter. Specialbestämmelsen behövs eftersom man t.ex. vid registreringen av fordon i mycket stor utsträckning har övergått till anmälningsplikt, och också korrigering av registeranteckningar därför bör ske smidigt. Det kommer att finnas behov att göra korrigeringar också senare än efter fem år. Dessutom kan man inte förutsätta samtycke för att rätta fel, eftersom registeranteckningarna också har inverkan på andra myndighetsfunktioner. Det är t.ex. möjligt att det vid besiktningen fastställs en felaktig uppgift om ett fordons koldioxidutsläpp, vilket kan inverka på beskattningen. Eftersom felen inte beror på Trafiksäkerhetsverket, ska verket ha rätt att ta ut kostnaderna för att korrigera felet av den anmälningsskyldige.

Om det är personuppgifter som ska rättas eller kompletteras, ska bestämmelserna om personuppgifter iakttas. Om rättelse av personuppgifter på eget initiativ föreskrivs i 29 § i personuppgiftslagen. Enligt artikel 5.1d i EU:s allmänna dataskyddsförordning ska personuppgifter som förs in i ett register vara korrekta, och den registeransvarige ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att uppgifterna är korrekta. Det möjliggör också att personuppgifter rättas på eget initiativ, också om ingen motsvarande bestämmelse som i personuppgiftslagen skulle ingå i den nya nationella dataskyddslagen. Kunden ska meddelas om ändringar på eget initiativ enligt bestämmelserna i personuppgiftslagstiftningen och förvaltningslagen.

2 kap. Uppgifter i registret.

De allmänna principerna för behandling av personuppgifter kommer i fortsättningen att ingå i EU:s allmänna dataskyddsförordning, och i synnerhet i dess kapitel II. I den allmänna dataskyddsförordningen ingår naturligtvis inga bestämmelser om hurudana uppgifter som får föras in i register, eftersom registren är väldigt olika såväl i fråga om syfte som uppgifternas art. Däremot begränsas behandlingen av uppgifter av kravet på uppgiftsminimering, dvs. nödvändighetskravet. Endast sådana uppgifter som är nödvändiga för behandlingen får behandlas, och ändamålsenlighetsprincipen ska tillämpas på användningen av uppgifter.

Den registeransvarige ska informera den registrerade om principerna för behandling av personuppgifter. Enligt personuppgiftslagen ska den registeransvarige göra upp en registerbeskrivning. Också Trafiksäkerhetsverket ska offentliggöra en egen registerbeskrivning, som ska finnas tillgänglig bl.a. på verkets webbplats. I den allmänna dataskyddsförordningen krävs inte att informationsskyldigheten uppfylls via någon särskild kanal, utan där ställs krav på innehållet och tydligheten. Också i fortsättningen kan registerbeskrivningen åtminstone utgöra en informationsform.

För Trafiksäkerhetsverkets del är det dock fråga om ett myndighetsregister. Därför är det viktigt för de registrerades rättssäkerhet att det föreskrivs på lagnivå om de slags uppgifter som får föras in i registret. Syftet är att var och en som läser V avd. i lagen om transportservice ska kunna få en uppfattning om hurudana uppgifter om honom eller henne som förts in i trafik- och transportregistret, och hur de får lämnas ut. I fråga om behandlingen av uppgifter är de föreslagna bestämmelserna kompatibla med den allmänna dataskyddsförordningen till följd av artikel 6.1c och 6.3 i förordningen. Frågan behandlas närmare i inledningen av detaljmotiveringen till V avd. Dessutom bör det noteras att alla uppgifter i registret inte är sådana personuppgifter på vilka de allmänna bestämmelserna om skydd för personuppgifter ska tillämpas.

Gällande bestämmelser om trafikregister är inte heller jämförbara i fråga om de uppgifter som ska föras in i registren. I synnerhet lagen och förordningen om fordonstrafikregistret har utvecklats till en mycket detaljerad lagstiftning, och å andra sidan finns det delvis luckor i bestämmelserna om luftfart och sjöfart. Den lagstiftningslinje som valts representerar också till den delen en medelväg. Målet är uttryckligen en lagstiftning på datatypsnivå som inte blir onödigt detaljerad, men å andra sidan är syftet att beskriva hela innehållet på ett täckande sätt.

1 §. *Allmänna uppgifter som förs in i registret*. I den föreslagna paragrafen ingår allmänna bestämmelser om vad som får föras in i trafik- och transportregistret oavsett om det är fråga om verksamhetsutövare, trafikmedel eller uppgifter om personliga förutsättningar. Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska föras in i olika fall föreslås ingå i 2–4 §.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om de grundläggande uppgifter som i fråga om fysiska personer får föras in i registret för behandling och identifiering av ärenden. Nödvändighetskravet

är en av de grundläggande principerna för skydd av personuppgifter, och de grundläggande uppgifter som ska föras in behövs t.ex. för att särskilja dem som ansöker om eller innehar tillstånd. Vidare behövs uppgifterna för att man vid behov ska kunna få kontakt med en viss person, ett företag eller en sammanslutning. I gällande lagstiftning ingår vanligen motsvarande bestämmelser om grundläggande uppgifter, vilkas innehåll kan variera något. Bestämmelsen motsvarar 4 § 1 mom. i lagen om fordonstrafikregistret, som föreslås upphävas. I momentet nämns dock att ett omnämnande av kön ska införas. Att uppgiften om kön läggs till baserar sig på att det enligt EU:s direktiv om minimiutbildning förutsätts att den uppgiften lämnas ut till Europeiska sjösäkerhetsbyrån. Också i STCW-konventionen förutsätts uppgift om kön, och uppgifterna används också i Trafiksäkerhetsverkets statistik- och forskningsverksamhet. Det kan vara behövligt att införa en uppgift om en fysisk persons kön t.ex. till följd av olika personbeteckningspraxis i olika stater.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om motsvarande grundläggande uppgifter för juridiska personer. Bestämmelsen motsvarar i övrigt 4 § 2 mom. i lagen om fordonstrafikregistret, men i den föreskrivs tydligare om rätten att också föra in i registret uppgifter om ansvarspersoner och deras identifierings- och kontaktuppgifter.

De andra momenten i den föreslagna paragrafen berör sådana uppgifter som inte kan anses vara grundläggande uppgifter, men som blir aktuella för fler än en grupp av uppgifter som förs in i registret. De har samlats i den föreslagna paragrafen för att de inte längre ska behöva upprepas i flera olika paragrafer. Motsvarande princip gäller också mer allmänt för den föreslagna V avd. i lagen om transportservice: strävan att undvika upprepningar, vilket innebär att paragraferna bildar en helhet som ska läsas i ett sammanhang. Uppgifterna kan antingen gälla trafikmedel och deras ägare eller t.ex. tillståndsinnehavares goda anseende eller förutsättningar för bedömningen av behörighet.

Det föreslagna 3 mom. gäller i huvudsak olika finansiella frågor och förhållanden. Sådana uppgifter om försäkringar som avses i 3 mom. 1 punkten kan t.ex. gälla obligatorisk trafikförsäkring för fordon, men enligt den punkten kan också uppgifter om olika ansvarsförsäkringar för verksamhetsutövare föras in i registret. I fråga om trafikförsäkringar ska föras in uppgifter om försäkringstagare, försäkringsbolag, tidpunkt då försäkringen inleds och avslutas och om obetalda försäkringspremier samt om situationer då ett fordon inte har en giltig trafikförsäkring.

Enligt den föreslagna 2 punkten ska i registret som grundläggande uppgifter om beskattningen föras in uppgifter om beslut om fordonsskatt, egentlig fordonsskatt dvs. dieselskatt och tilläggsskatt, bilskatt och bränsleavgift, uppgifter om betalning av skatter, uppgifter om utskrift av debetsedel, skatteåterbäring, skatteuppbörd och utsökning samt om kundförhållandet som helhet.

Sådana uppgifter om inteckningar som får föras in med stöd av den föreslagna 3 punkten är uppgifter om sökanden eller gäldenären i ett inteckningsärende, uppgifter om kapital, räntor och kostnader, de handlingar som ligger till grund för beslutet och uppgifter om behandlingen av ärendet såsom om inledande, fastställande, förnyande, dödande och att ärendet förfallit.

Inteckningar har stor betydelse i synnerhet i fråga om fartyg och luftfartyg, på grund av den inteckningsbara egendomens avsevärda värde. Därför finns det en avsevärd mängd speciallagstiftning om inteckningar i dem. Det föreslås inga ändringar i den lagstiftningen, men det är uppenbart att det är viktigt att en anteckning om inteckningen görs i trafik- och transportregistret. Om inteckning i fartyg föreskrivs i lagen om inteckning i fartyg (211/1927) och i luftfartyg i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928).q

Sådana uppgifter om verkställighet som får införas enligt den föreslagna 4 punkten är i synnerhet uppgifter om konkurs, skuldsanering, företagssanering, utsökning och kvarstad. I registret ska också föras in uppgifter om interimistiska utsökningsåtgärder såsom försäljnings- och förskingringsförbud.

Det är också väsentligt att uppgifter om fullmakter förs in i enlighet med den föreslagna 5 punkten. Genom uppgifter om fullmakter strävar man efter att säkerställa att uppgifterna är korrekta genom att den registeransvarige alltid känner till vem som anmält registeruppgifterna.

Om sådana färdskrivarkort som avses i den föreslagna 6 punkten och om skyldigheten att använda dem föreslås bestämmelser i II avd. 4 kap.

I den föreslagna 7 punkten föreskrivs om införande av uppgifter om sjömansbefattningar för personer som arbetar på finska fartyg. Om sjömansregister föreskrivs nu i 5 § i lagen om registrering av fartygspersonal.

I den föreslagna 8 punkten föreskrivs om införande av uppgifter om parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Uppgiften får behandlas med stöd av artikel 9.1g i allmänna dataskyddsförordningen. Behandlingen behövs för att trygga den registrerades rättigheter. Ett parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning är personligt och beviljas en person med funktionsnedsättning som kan köra själv eller som transporteras av någon annan. Undantag utgör vårdinrättningar, vars anställda kan beviljas parkeringstillstånd om de transporterar personer med funktionsnedsättning i sitt arbete. Skyddsåtgärderna refereras närmare i samband med detaljmotiveringen till 4 § 1 mom. 5 punkten.

Enligt det föreslagna 4 mom. får i registret föras in sådana uppgifter om brott och straff som behövs för behandlingen av tillståndsärenden. Utöver domar för brott och förseelser ska i registret få införas uppgifter om förundersökningar, åtalsprövningar och rättegångar. Utöver uppgifter om brott och förseelser ska i registret få införas uppgifter om administrativa påföljder som påförts en person, såsom anmärkningar och varningar samt återkallande av och begränsningar i tillstånd, samt annan information relaterad till tillsynsaktiviteter som till exempel information av inspektioner.

Enligt artikel 10 i den allmänna dataskyddsförordningen får behandling av personuppgifter som rör domar i brottmål och överträdelser endast utföras då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstatens lagstiftning, där lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades rättigheter och friheter fastställs. I trafikregistren ingår redan nu uppgifter om domar i brottmål och överträdelser, såsom anteckningar om körförbud. Också i fortsättningen är det förenligt med ett viktigt allmänt intresse att uppgifter om domar i brottmål och förseelser för dem som deltar i trafiken behandlas i samband med registerföringen, eftersom de hänger nära samman med förutsättningarna för beviljande av många tillstånd för verksamhetsutövare och personer samt med eventuell påföljdsprövning, ofta utifrån EU-bestämmelser eller skyldigheter internationell rätt. Dett yttersta syftet är att trygga en säker trafikmiljö för alla som deltar i trafiken. Proportionaliteten i behandlingen av sådana uppgifter tryggas genom att endast nödvändiga uppgifter behandlas. En viktig skyddsåtgärd utgörs av att uppgifter om domar i brottmål och förseelser är sekretessbelagda enligt offentlighetslagen. De får endast lämnas ut med stöd av bestämmelser i lag. I propositionen föreslås det att känsliga uppgifter endast ska ges ut till myndigheter, med den registrerades samtycke eller i anonymiserad form.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska de uppgifter som avses i paragrafen med undantag av identifieringsuppgifter inte föras in om de är tillgängliga i realtid i någon annan myndighets register, om det inte trots allt är ändamålsenligt att föra in uppgifterna. Syftet med bestämmelsen är att

skapa en situation där myndigheterna inte behöver kopiera samma uppgifter flera gånger, utan systemen är synkroniserade i realtid. Då kan man också alltid vara säker på att uppgifterna är korrekta och uppdaterade. Inte heller då kan man frångå att föra in identifieringsuppgifter, eftersom man annars inte kan säkerställa att personerna eller aktörerna är verkliga. Alla system har inte ännu färdigställts så att alla överlappande registreringar kan slopas.

I det föreslagna 6 mom. konstateras att i registret får föras in de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått del av med stöd av den föreslagna 1 kap. 3 §. Kravet på uppgiftsminimering har från första stund hört till de grundläggande principerna för behandling av personuppgifter. Den ingår i artikel 5.1c i den allmänna dataskyddsförordningen, enligt vilken personuppgifterna ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Utgångspunkten är att de uppgifter som fås med stöd av den föreslagna 1 kap. 3 § ska vara viktiga för skötseln av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter.

2 §. *Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare*. Den föreslagna 2 § gäller tillstånd för verksamhetsutövare, ett begrepp som definieras i I avd. 1 kap. 1 § 8 punkten. I detaljmotiveringen till den paragrafen sägs vilka tillstånd det är fråga om. Det föreslås att bestämmelserna om de flesta av de tillstånden samlas i lagen om transportservice. Också i nuläget ingår motsvarande uppgifter som de som avses i paragrafen i de register som förs av Trafiksäkerhetsverket.

Det bör det noteras att alla uppgiftsfält inte nödvändigtvis behöver föras in för alla olika tillstånd eller godkännanden. Likaså bör det noteras att en del av uppgifterna om verksamhetsutövare får föras in i registret med stöd av 1 §. Dessa paragrafer bildar en helhet. Utöver egentliga tillstånd kan uppgifterna om verksamhetsutövare gälla olika godkännanden eller intyg som krävs för att visa att sådana krav som ställs i bestämmelserna uppfylls. På motsvarande sätt som tillståndsinnehavare ska också sådana verksamhetsutövare bemötas, vilkas verksamhet inte förutsätter något egentligt tillstånd utan t.ex. en anmälan till registret.

I första fasen av lagen om transportservice fanns bestämmelserna om registrering inom vägtrafiken i V avd., där det föreskrevs om trafiktillståndsregistret. I gällande lagstiftning finns inga särskilda bestämmelser om registrering av koncessioner inom järnvägstrafiken. För luftfartens del finns i 155 § i luftfartslagen endast ett kort omnämnande om Trafiksäkerhetsverkets rätt att föra register samt en hänvisning till de allmänna lagar som ska tillämpas. De horisontella bestämmelser som nu föreslås gör bestämmelserna mer enhetliga också till den delen. För sjöfart ska inte heller i fortsättningen krävas något verksamhetstillstånd.

I paragrafen föreskrivs om de uppgiftsslag som får införas i registret i samband med tillstånden. I huvudsak är det fråga om frågor i anslutning till ansökan om och beviljandet av tillstånd samt den prövning av förutsättningarna för tillstånd som då ska ske, eller om anmälningspliktig verksamhet. Uppgifterna kan också beröra Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som tillsynsmyndighet, och då kan frågan om förutsättningarna för tillstånd uppfylls åter aktualiseras.

Enligt den föreslagna 1 punkten får i registret bl.a. föras in uppgifter om ansökta och beviljade tillstånd, om deras giltighetstid och om ändringar i dem samt tillståndens nummer eller något annat identifieringstecken. Uppgifter om tillståndet innehåll gäller bl.a. hurudan verksamhet tillståndet ger rätt till och eventuella begränsningar eller avgränsningar i tillståndet (t.ex. geografiska begränsningar). Likaså kan t.ex. uppgifter om materiel och personal som hänger samman med tillståndet föras in.

Enligt den föreslagna 2 punkten får i registret föras in uppgifter om ansökningar om tillstånd och behandlingen av dem. Uppgifter om behandlingen är bl.a. uppgifter om behandlingen av

ansökan samt om senare myndighetsåtgärder i samband med tillståndet, såsom iakttagelser i samband med tillsynen samt åtgärder i anslutning till dem, t.ex. begäran om utredningar eller höranden.

Enligt den föreslagna 3 punkten får i registret också i tillämpliga delar införas motsvarande uppgifter när utövandet av verksamheten baserar sig på en anmälan till en myndighet. Inom transportbranschen tillämpas anmälningar t.ex. för spårbunden stadstrafik och banförvaltning samt för introduktion på marknaden av sådana alkolås som ska användas enligt lag.

Enligt den föreslagna 4 punkten får i registret föras in uppgifter som hänger samman med beviljande av tillstånd och införande av registeranteckningar samt bedömning av anseende och tillförlitlighet. Uppgifter som hänger samman med bedömning av anseende och tillförlitlighet är bl.a. uppgifter om eventuella näringsförbud och brottslig bakgrund samt rättshandlingsförmåga för en verksamhetsutövares ansvarspersoner.

I den föreslagna 5 punkten hänvisas direkt till II avd. 1 kap. 11 §, där det förskrivs om sådana riskföretag som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare.

Enligt den föreslagna 6 punkten får i registret föras in uppgifter om anmälningar om avvikelser. Sådana uppgifter är t.ex. iakttagelser om eventuella brister i verksamheten som anmäls av utomstående. I en del fall föreskrivs det också i lag om anmälningar om avvikelser, t.ex. i 125 § i luftfartslagen och i 15 § i lagen om spårbunden stadstrafik.

Eftersom de verksamhetsutövare som avses i den föreslagna paragrafen i huvudsak är företag eller sammanslutningar, gäller de personuppgifter som ingår i uppgifterna om dem främst ansvarspersoner. I synnerhet inom taxitrafiken beviljas en stor del av tillstånden till fysiska personer. Fysiska personer kan också ansöka om gods- och persontrafiktillstånd.

3 §. *Uppgifter om trafikmedel.* I V avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 2 punkten sägs att med trafikmedel avses fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägs- och spårvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem.

I den föreslagna paragrafen sägs vilka slags uppgifter om sådana trafikmedel som avses i det moment som avses ovan som får föras in i registret. I alla situationer finns det inte utan vidare behov av att föra in alla slags uppgifter som räknas upp, eller så är alla uppgifter inte ens tillgängliga. En del av de uppgifter som ska föras in enligt denna paragraf nämns i den föreslagna 1 §. Också i nuläget ingår motsvarande uppgifter som de som avses i paragrafen i de register som förs av Trafiksäkerhetsverket.

Sådana tekniska och kommersiella uppgifter om fordon som får föras in enligt 1 punkten är bl.a. uppgifter om fordonsklass, fordondsgrupp, modellbeteckning, massa, axlar, bredd. längd, däck, utrustning, motor, sitt- och ståplatser, koppling, registreringsskylt, bromssystem, färg, krockkuddar, säkerhetsbälten, bullervärde och bränsleförbrukning. Med uppgifter av teknisk art avses också tekniska uppgifter om fordonsbeskattningen. Med kommersiella uppgifter om fordon avses fordonsmodellens kommersiella beteckning, genom vilken fordonet identifieras och allmänt marknadsförs.

Sådana tekniska uppgifter om luftfartyg som ska införas i registret är bl.a. luftfartygets typ, märke och modell, tillverkare, tillverkningsland, luftfartygsklass, klass för typgodkännande, massa (MTOM, MLM), minimibesättning, högsta antal passagerare och uppgifter om räddningsskärm. Sådana tekniska uppgifter som ska föras in om luftfartygets motorer och propellrar är åtminstone motorernas och propellrarnas antal, typ, märke och modell, serienummer,

tillverkare, tillverkningsland, tillverkningsår, maximal och kontinuerlig effekt, flygklass, typintygets nummer och klass för typgodkännande. För ballonger ska också volymen kunna föras in. Också ett fotografi av luftfartyget ska vid behov kunna föras in i registret.

Tekniska uppgifter om farkoster som får föras in i registret är bl.a. märke och modell, typ, CE-märkning, skrovets längd och skrovets största längd och bredd, farkostens vikt, typ av skrov, skrovets material, byggnadsår, årsmodell och ibruktagningsår, största fart, största tillåtna motoreffekt enligt tillverkarens uppgift, djupgående, största uppskattade antal personer och maximal last enligt tillverkarens uppgift, skrovets konstruktion samt huvudfärg. Tekniska uppgifter om farkosters motorer som ska införas i registret är åtminstone märke och modell, årsmodell, ibruktagningsdag eller ibruktagningsår, drivkraft, motorns effekt och typ enligt tillverkarens uppgift samt typ av framdrift.

Tekniska uppgifter om fartyg som ska föras in i registret är bl.a. fartygets typ, byggnadsmaterial, datum för nybyggnadskontrakt, datum för kölsträckningen, byggnadsår, netto- och bruttodräktighet, längd, bredd, mallat djup, mallat djupgående, isklass och effekt.

Med uppgifter om identifiering avses i den föreslagna 2 punkten registreringstecken, tillverkningsnummer eller vilken annan identifierande uppgift som helst utifrån vilken ett fordon eller en del av det kan särskiljas från andra fordon eller delar. Någon annan identifieringsuppgift kan t.ex. vara motorns, växellådans eller säkerhetsutrustningens nummer.

Med identifieringsuppgifter för luftfartyg avses registerbeteckning, serie- eller tillverkningsnummer eller vilken annan sådan identifierande uppgift utifrån vilken ett luftfartyg eller någon del av det kan särskiljas från andra luftfartyg. Som identifieringsuppgifter för farkoster införs WIN-kod/identifieringsnummer, farkostens namn och motorns tillverkningsnummer. Med fartygs identifieringsuppgifter avses förutom registernummer också fartygets namn, signalbokstäver, MMSI-nummerserie och IMO-numer eller andra identifierande uppgifter. Också farkoster har en registernummer, som är en väsentlig identifieringsuppgift.

Sådana uppgifter om användningskommun, hemort och trafikområde som avses i punkt 3 införs i registret i fråga om fartyg och farkoster samt luftfartyg. Om fartyg införs fartygets hemort och om farkoster den huvudsakliga användningskommunen. Om fartyg och farkoster antecknas det trafikområde för vilka de är besiktade. Om luftfartyg antecknas huvudsaklig startplats.

Den föreslagna 4 punkten gäller i synnerhet fartyg och luftfartyg. Om fartyg antecknas i registret byggare, byggnadstid och byggnadsort. I gällande fartygsregisterlag föreskrivs om registrering av fartyg under byggnad. Det föreslås att bestämmelserna om rättsverkningarna av registeranmälningar och registeranteckningar kvarstår i fartygsregisterlagen. Om fartyg under byggnad kan dock i registret i tillämpliga delar införas de uppgifter som avses i den föreslagna paragrafen, såsom varvets byggnadsnummer och uppskattad tid för färdigställande. Om luftfartyg införs byggare, byggnadstid och byggnadsort. Luftfartyg under byggnad får införas temporärt i registret.

Om fordon, fartyg, farkoster och luftfartyg införs sådana historiska uppgifter som avses i 5 punkten. Om trafikmedel såsom historiska uppgifter främst uppgifter om tidigare ägare och innehavare samt om tiden för deras ägande eller innehav. Om fordon införs som historiska uppgifter också uppgifter om viss tid och försäkring.

Enligt SOLAS-konventionen (XI–I/5) ska över fartyg också föras ett historikregister. I SOLAS-konventionen förutsätts att de historiska uppgifterna är på engelska, spanska eller

franska. Historikregistret ska innehålla en oavbruten sammanfattning av uppgifter om de skeden som hör samman med äganderätten till fartyget, som erhållits av redaren och utländska registermyndigheter och av uppgifter som registermyndigheten skaffat, till vlka också fogas uppgifter som fåtts av myndigheter i tidigare flaggstater. Registrets syfte är att lägga en grund för att förse fartyg som är införda i registret med en handling som ska förvaras bestående ombord och hållas uppdaterad, och som innehåller åtminstone de uppgifter som avses i 13 b § i fartygsregisterlagen. Det föreslås att i trafik- och transportregistret i fortsättningen ska ingå de uppgifter som avses i 13 b § i fartygsregisterlagen, men förordningen om fartygsregisterets historia kommer för närvarande att vara i kraft i fartygsregisterlagen.

Om luftfartyg införs såsom historiska uppgifter också uppgifter om utförda registreringsåtgärder, om inspektioner av luftvärdigheten som utförts på luftfartyget samt om bevis som beviljats för luftfartyget. Också behövliga uppgifter om olyckor som drabbat luftfartyget ska få införas.

I fråga om fordon är sådana uppgifter om godkännande som får införas enligt den föreslagna 6 punkten identifieringsuppgifter samt uppgifter om registerskyltar, typgodkännande, tillverkare och importör. Uppgifter om besiktning av fordon som får införas är uppgifter om typ-, registrerings-, kopplings-, ändrings-, visstids- och tillsynsbesiktning, enskilda godkännanden samt efterkontroll av fordon som underkänts i besiktningen. De allmänna uppgifter om fordonets konstruktion som ska införas i registret är delvis tekniska och gäller delvis godkännanden och besiktningar. Med uppgifter om konstruktionsegenskaper avses fotografier av fordonet eller delar av det, ritningar samt uppgifter om axlar och motorer. Sådana besiktningsuppgifter som får införas är också fordonets mätarställning.

I registret ingår också andra uppgifter som tjänar besiktningen av fordonet, såsom granskningsinstruktioner för intervallbesiktning. I samband med intervallbesiktning och andra tekniska besiktningar ska i registret införas fordonets identifieringsuppgifter och uppgifter om fel. Med andra tekniska besiktningar avses främst kontroller som utförs på vägen av polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet. Uppgifter om fel stryks vid följande besiktning. Godkännande av fordon eller meddelande av eventuellt körförbud ska anmälas till registret.

Uppgifter om godkännande av luftfartyg som får införas i registret är identifieringsuppgifter samt uppgifter om registernummer, typgodkännande, miljöcertifikat och tillverkare. I fråga om luftfartyg införs dessutom uppgifter om luftvärdighet, såsom bl.a. vem som utfört inspektionen, koncessionen, inspektionsintygets giltighetstid och antalet flygtimmar. Utifrån de uppgifterna beviljas t.ex. luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet samt bullerintyg för luftfartyg.

I registret kan också införas uppgifter om besiktning av farkoster samt andra uppgifter om tekniska inspektioner av dem, såsom uppgifter om inspektion av farkosters skick eller CE-märkningar som skaffats i efterhand.

Uppgifter om godkännande och besiktning av fartyg som får införas i registret är namnet på det klassificeringssällskap som har klassificerat fartyget eller besiktarens namn, uppgifter om grundläggande, regelbundna och extra besiktningar som fartyget genomgått samt o klassificeringar och godkännanden för fartygets utrustning och system. I registret får också införas uppgifter om certifikat, godkännanden och tillstånd som beviljats på grund av besiktning eller annars samt om avvikelser som upptäckts vid besiktningen och om åtgärder som vidtagits för att avhjälpa dem. I registret får också föras in uppgifter om fartyg som underkänts vid besiktningen och om efterkontroller på dem. De allmänna uppgifter om fartygs konstruktion som ska införas i registret är delvis tekniska och gäller delvis godkännanden och besiktningar. Med

uppgifter om konstruktionsegenskaper avses fotografier av fartyget eller delar av det samt ritningar.

Om järnvägsmaterielenheter får föras in uppgifter om EG-kontrollförklaring och vem som avgett den, om beviljade tillstånd för ibruktagande samt referensuppgifter för de uppgifter om godkända fordonstyper som upprätthålls av Europeiska järnvägsbyrån.

Sådana myndighetsinspektioner som avses i 7 punkten är i synnerhet uppgifter om inspektioner av fartyg. I registret införs namnet på den administration eller den av administrationen godkända organisation som utfärdat ett certifikat eller interimistiskt certifikat över godkänd säkerhetsorganisation enligt internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden) för rederiet eller fartyget samt namnet på den som utfört den auditering som ligger till grund för certifikatet, om den utförts av någon annan än den som utfärdat certifikatet. Dessutom införs namnet på den administration eller godkända säkerhetsorganisation som utfärdat ett sådant slutligt eller interimistiskt internationellt sjöfartsskyddscertifikat för ett fartyg som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar samt namnet på det organ som har kontrollerat grunden för utfärdandet av certifikatet om organet är ett annat än det som utfärdat certifikatet.

I fråga om luftfartyg är myndighetsinspektioner bl.a. inspektioner för tillsyn över luftfartygets kontinuerliga luftvärdighet, genom vilka luftvärdighetssituationen för luftfartyg som är införda i registret kan övervakas. Dessutom kan uppgifter om luftvärdighetsinspektioner som en myndighet genomför samt om export- och importinspektioner införas i registret.

Enligt den föreslagna 8 punkten införs i registret grundläggande uppgifter om registrering av fordon. Till dem hör uppgifter om fordonets ägare och innehavare. Uppgifter om fordons ägare och innehavare som ska införas är utom de grundläggande uppgifter som avses i 1 § också uppgifter om huruvida ägaren eller innehavaren är en enskild person, ett företag eller en annan sammanslutning, staten eller en kommun. I registret införs också uppgifter bl.a. om registreringsintyg samt om datum för överlåtelse- och ändringsbesiktning av fordon.

Om farkoster införs i registret uppgifter om ägare och innehavare. Om ägare och innehavare till farkoster införs de grundläggande uppgifter som avses i 1 §. I registret införs också uppgifter om registreringsintyg samt om ändringar i registeruppgifterna, liksom för fordon.

I fråga om fartyg införs i registret uppgifter om fartygets ägare, rederiet och befraktaren. Om fartygets ägare, rederiet och befraktaren införs grundläggande uppgifter samt uppgifter om huruvida ägaren eller innehavaren är en enskild person, ett företag eller någon annan sammanslutning, staten eller en kommun. Dessutom införs uppgifter om äganderätten till fartyget och om datum för fånget samt inlednings- och avslutningsdatum för redaren och befraktaren.

I fråga om järnvägsmateriel införs uppgifter om materielenhetens ägare, innehavare, registeruppgifternas status såsom t.ex. uppgifter om registreringens giltighetstid och om avbrytande, återkallande eller skrotning. Sådana begränsande villkor som antecknas i tillståndet för ibruktagande av en materielenhet är bl.a. konstruktionsmässiga, geografiska och miljömässiga begränsningar. Uppgifter om underhåll som ska införas i registret kan gälla den enhet som ansvarar för underhåll av materielen.

I fråga om luftfartyg införs uppgifter om ägare, operatör, innehavare och ombud. I fråga om ett luftfartygs ägare, operatör, innehavare och ombud införs grundläggande uppgifter samt uppgifter om huruvida ägaren, operatören, innehavaren eller ombudet är en enskild person, ett

företag eller någon annan sammanslutning, staten eller en kommun. Dessutom kan införas uppgifter om luftfartygets ägares, operatörs, innehavares och ombuds operativa licens.

Enligt den föreslagna 9 punkten får i registret införas uppgifter om första registrering av fordon samt om tagande i trafikbruk, tagande ur trafikbruk och slutligt tagande ur bruk. Uppgifter om tillfälligt bruk förs in i registret när ett fordon används tillfälligt med flyttningstilllstånd eller provnummerskyltar.

I fråga om luftfartyg införs i registret bl.a. uppgifter om första registrering, tillfällig registrering och dess giltighetstid, tidigare registernummer, importland samt luftfartygets skick. Om avförande ur registret införs uppgifter om datum för och anledningen till avförandet, exportland och det intyg som utfärdats över avförandet.

Uppgifter om ibruktagande och tagande ur bruk av farkoster som införs är datum för första registrering, datum för och anledningen till avförande ur registret samt datum för och anledningen till slutligt avförande ur registret. I registret förs också in datum för senaste registrering, dvs. en uppgift om när t.ex. en ändring som gäller farkostens tekniska uppgifter, motor, ägare eller innehavare senast har gjorts.

Uppgifter om ibruktagande och tagande ur bruk som införs i registret är i fråga om fartyg datum för första registrering, datum för och anledningen till avförande ur registret samt datum för och anledningen till slutligt avförande.

Enligt den föreslagna 10 punkten får i registret införas uppgifter om användningen av fordon och om innehavarens rätt att inneha fordonet. Ett fordons användningsändamål kan vara privat, tillståndspliktigt, skolfordon, uthyrning utan förare eller försäljningslager. Med uppgifter om rätt till innehav avses huruvida innehavarens rätt grundar sig på ett leasingavtal, arbetsförhållande eller något annat innehav. För luftfartyg införs användningsändamålet och i fråga om innehavet uppgifter om ägarens, operatörens och innehavarens tillstånd. För farkoster gäller de uppgifter om användningsändamål och innehav som införs i registret farkostens huvudsakliga användningsändamål samt farkostens kontaktperson och hans eller hennes telefonnummer.

En grundläggande förutsättning för fartygsregistrering är att fartyget används i handelssjöfart. Fartygets användningsändamål ska införas i registret enligt den internationella klassificeringen för hamnstatskontroll (PSC), kompletterad med den nationella besiktningsklassen.

Sådana uppgifter om användningsbegränsning och användningsförbud som avses i 11 punkten är uppgifter om registrering och beskattning av fordon samt om fordons tekniska skick. I fråga om luftfartyg kan införas uppgifter om hindrad start och flygförbud samt om fel som begränsar luftvärdigheten eller om andra begränsningar. Också uppgifter om undantagstillstånd kan antecknas. I fråga om fartyg kan i registret införas uppgifter om stannande av fartyg och om begränsande fel eller andra begränsningar. Också uppgifter om undantagstillstånd kan införas i registret.

I fråga om luftfartyg är sådana uppgifter om underhåll och andra motsvarande uppgifter som kan införas i registret enligt 12 punkten är bl.a. uppgifter om den instans som ansvarar för den kontinuerliga luftvärdigheten, serviceprogram samt om avtal som har samband med luftvärdighet eller service samt med IDERA och överlåtelse av tillsynsansvar.

Enligt 13 punkten får uppgifter om olovligt ibruktagande av trafikmedel införas i registret.

Med stöd av den föreslagna paragrafen införs många sådana uppgifter i registret, som inte i och för sig är personuppgifter. I synnerhet uppgifterna om ägare, innehavare och användare är dock personuppgifter.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om rätten för Trafiksäkerhetsverket att föreskriva om andra uppgifter om trafikmedel som ska föras in i registret. Det kan finnas behov att föra in andra uppgifter i registret än de som förtecknas i paragrafen, t.ex. till följd av förändringar i internationella förpliktelser. Motsvarande rätt finns för närvarande t.ex. i fråga om fordonsregistret enligt 68 § 3 mom. i järnvägslagen. Av kravet på lagbundenhet för skydd för personuppgifter följer att de uppgifterna inte kan vara personuppgifter.

4 §. *Uppgifter om persontillstånd*. I paragrafen föreskrivs om de uppgifter om förutsättningarna för persontillstånd som får införas i registret. Persontillstånd definieras i I avd. 1 kap. 1 § 7 punkten. I likhet med det som sägs ovan gäller inte heller alla personliga förutsättningar alla uppgifter enligt den föreslagna paragrafen. Också till denna del föreskrivs om en del av de uppgifter som ska införas i registret i 1 §. Också i nuläget ingår motsvarande uppgifter som de som avses i paragrafen i de register som förs av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt den föreslagna 1 punkten får i registret införas uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd, villkor och dispens i samband med dem samt identifieringsuppgifter. Till dispenserna inom sjöfarten hör dispenser från medicinska krav. I registret ska också införas uppgifter om tidpunkt då tillstånd beviljats, giltighetstiden och ändringar. I samband med giltighetstiden anges också tiden för beviljande. I registret får också införas uppgifter om avslagna tillståndsansökningar.

Enligt den föreslagna 2 punkten får i registret införas uppgifter om vem som har beviljat tillståndet och i vilken stat. Åtminstone i lokförardirektivet förutsätts det att sådana uppgifter registreras.

Enligt den föreslagna 3 punkten får i registret föras in uppgifter om ansökningar om tillstånd och behandlingen av dem. Uppgifter om behandlingen är bl.a. uppgifter om behandlingen av ansökan samt om senare myndighetsåtgärder i samband med tillståndet, såsom iakttagelser i samband med tillsynen samt åtgärder i anslutning till dem.

Enligt punkten får i registret också införas uppgifter om sådan utbildning och erfarenhet som utgör en förutsättning för beviljande av tillstånd. Sådana uppgifter om utbildning och erfarenhet som får föras in i registret är t.ex. uppgifter om teori- och flygundervisning för flygcertifikat eller om utbildning för behörighet inom sjöfarten. Uppgifter om erfarenhet kan t.ex. gälla sådan flygerfarenhet som utgör en förutsättning för tillstånd inom luftfarten. Inom sjöfarten införs i registret de uppgifter som behövs för förandet av sjömansregistret. Utgående från erfarenhet kan i registret dessutom vid behov införas uppgifter om tillståndsinnehavarens arbetsförhållande, t.ex. om personens sjötjänstgöring, såsom befattning ombord, tjänstgöringstid, datum då tjänstgöringsperioden inletts och avslutats, fartygets namn och uppgifter om trafikområdet. Om skyldighet att anmäla uppgifter om sjötjänstgöring föreskrivs i lagen om registrering av fartygspersonal, och den bestämmelsen kommer att flyttas till lagen om fartygspersonal. Ett projekt för ändring av lagen om fartygspersonal pågår för närvarande.

Vidare införs enligt denna punkt uppgifter om prov för tillstånd och bedömningar av kompetens. Sådana uppgifter kan t.ex. gälla teoriprov, språkprov och kontrollflygningar, inom sjöfarten uppgifter om lotsningsexamina och inom vägtrafiken om körprov och sådana prov och bedömningar som krävs för erhållande av yrkestillstånd eller kompetenser för förare.

Enligt den föreslagna 4 punkten får i registret införas uppgifter om vilken språkkunskap som krävs. Det förutsätts t.ex. i lokförardirektivet.

Enligt den föreslagna 5 punkten får i registret införas uppgifter om hälsotillstånd. Om hälsotillstånd införs åtminstone uppgifter om personens lämplighet som tillståndsinnehavare. Utöver uppgifter om lämplighet kan i registrets införas närmare uppgifter om hälsotillstånd, inklusive uppgifter om psykologisk personbedömning när sådana behövs för behandlingen av ett tillståndsärende. Dessutom kan i registret införas uppgifter om medicinska undantagstillstånd och dispenser samt om eventuella medicinska begränsningar som fogats till tillståndet.

Uppgifter om hälsotillstånd är sådana särskilda personuppgifter som avses i artikel 9 i EU:s allmänna dataskyddsförordning, som tidigare har benämnts känsliga uppgifter. Behandling av sådana uppgifter är särskilt sensitiv, och den föreslagna bestämmelsen utgör en sådan laglig grund för behandling i medlemsstatens nationella rätt som avses i artikel 9.1g. Ett sådant allmänt intresse som avses i artikeln gäller tryggandet av trafiksäkerheten, eftersom de medicinska kraven ställs upp i lag eller EU-bestämmelser eller internationella bestämmelser just för att trygga den. Det är av väsentlig vikt att Trafiksäkerhetsverket kan behandla sådana uppgifter då det fullgör sina uppgifter. Det bör noteras att enligt bestämmelserna om utlämnande av uppgifter i 4 kap. får dessa uppgifter endast överlåtas vidare med samtycke, i anonymiserad form eller till andra myndigheter om de är nödvändiga för fullgörandet av deras lagstadgade uppgifter.

Särskild vikt ska fästas vid frågor om dataskydd och datasäkerhet för särskilda kategorier av personuppgifter. Trafiksäkerhetsverket har också ett adekvat dataskydd, som granskas regelbundet. Verket har fastställt ett ledningssystem för informationssäkerhet. Ledningssystemet utnyttjar standarden ISO 27001, VAHTI-anvisnignarna samt andra myndighetsanvisningar. Till Trafiksäkerhetsverkets informationssäkerhetssystem hör skydd för uppgifter, ledning av användarrättigheter, teknisk informationssäkerhet, utbildning och samarbetsparters informationssäkerhet. Informationssäkerheten hör till verkets utvecklingsarbete, säkerställandet av kontinuiteten och riskhanteringen, och alla informationssäkerhetsincidenter rapporteras. Verkets informationssäkerhetsrutiner beskrivs i verkets informationsbokslut.

Enligt den föreslagna 6 punkten får i registret införas uppgifter om att tillstånd förkommit eller förstörts, om beviljade dubblettexemplar och om myndighetsåtgärder som gäller tillstånd. Om dubblettexemplar föreskrivs t.ex. i IV avd. 2 kap. 3 a § i denna lag.

I den föreslagna 7 punkten föreskrivs om möjligheten att införa sådana uppgifter som enligt EU-bestämmelser eller internationella fördrag ska införas i registret, men som inte beaktas ovan. Förteckningen är väldigt omfattande, men å andra sidan är de internationella normerna inom denna sektor ofta mycket detaljerade och svårtolkade.

5 §. *Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel*. I paragrafen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ges rätt att för viss tid förbjuda att ett trafikmedels registeruppgifter ändras. Uppgifter som gäller trafikmedel kan vara personuppgifter eller andra uppgifter. I fråga om personuppgifter ska det nationella handlingsutrymmet i den allmänna dataskyddsförordningen beaktas. Paragrafen motsvarar 69 a § i fordonslagen och 36 § i lagen om farkostregistret.

Det föreslås att rätten att för viss tid förbjuda att uppgifter som gäller ett trafikmedel ändras ska tillkomma Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelsen utfärdas med stöd av det nationella handlingsutrymmet enligt artikel 6.1c i allmänna dataskyddsförordningen. Enligt artikel 6.3 får åtgärderna och förfarandena för behandling preciseras nationellt, inklusive åtgärder för att till-

försäkra en laglig och rättvis behandling. För att tillförsäkra ett täckande servicenät och mångsidiga servicemöjligheter för brukarna kan flera instanser göra registeranteckningar eller anmälningar, och via elektroniska kundgränssnitt också den registrerade själv i vissa situationer. Förbudet är behövligt och förenligt med ett allmänt intresse för att korrekta registeruppgifter ska kunna säkerställas i ett sådant här system. Korrekta uppgifter måste t.ex. kunna säkerställas med tanke på skattskyldighet och inteckningsrätt som grundar sig på äganderätt. Paragrafen påverkar inte den registrerades rättigheter och innebär alltså inget ingrepp i den registrerades rättigheter, i synnerhet rätten till rättelse av uppgifter enligt artikel 16 i dataskyddsförordningen, att kräva begränsning av behandlingen enligt artikel 21 eller den registeransvariges skyldighet att genomföra den registrerades rättigheter enligt artikel 12.

Bestämmelsens proportionalitet genomförs genom att det föreslås vara tillåtet att utfärda ett förbud mot ändring först sedan Trafiksäkerhetsverket har fått kännedom om en uppenbar oklarhet i fråga om en registeranteckning, såsom en brottsmisstanke som gäller äganderätten, en allvarlig tvist om äganderätten eller någon annan oklarhet. En anteckning får också göras om den registrerades identitet är uppenbart oklar.

6 §. *Förvaring och avförande av uppgifter*. Det föreslås att i paragrafen föreskrivs om avförande av och förvaringstider för uppgifter i trafik- och transportregistret. Bestämmelsen ska tillämpas om inte något annat föreskrivs någon annanstans i lag eller det finns några internationella förpliktelser som gäller avförande eller förvaring av uppgifter.

Bestämmelser om förvaringstider nämns uttryckligen i artikel 6.3 i dataskyddsförordningen. Med tanke på registerföringen är det förenligt med ett allmänt intresse att förvaringstiderna definieras tydligt. Det gynnar både registeruppgifternas tillförlitlighet och den registrerade, som får tydlig information om förvaringstiden. Proportionaliteten tryggas genom att avförandetiderna definieras noggrant enligt uppgiftsslag så att särdragen i fråga om förfarande av uppgifter ska beaktas på behörigt sätt. För förvaring av uppgifter efter den föreskrivna tiden föreskrivs ett nödvändighetskrav. Också i övrigt bygger personuppgiftslagstiftningen på kravet att uppgifter får behandlas så länge de är nödvändig.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare förvaras i registret sex år efter att tillståndet återkallats eller upphört. Att förvara uppgifter efter att ett tillstånd har återkallats eller efter att giltighetstiden har löpt ut är motiverat t.ex. för tillsynen av att tillståndsuppgifter hålls tillgängliga eller för skötseln av andra pågående myndighetsuppgifter.

Enligt 2 punkten ska personuppgifter som hänger samman med ett trafikmedel förvaras tio år efter att trafikmedlet slutligt har avförts ur registret. Med slutligt avförande avses att trafikmedlet inte längre existerar t.ex. till för att det har skrotats eller annars förstörts. Efter att ett fordon slutligt avförts behövs personuppgifter som hänger samman med fordonet bl.a. vid brottsutredningar. Vid brottsutredningar har ärenden långa preskriptionstider, och i utredningen strävar man uttryckligen efter att utreda historien för fordonet och personuppgifter som hänger samman med det för en så lång tid som möjligt.

Fordonsbeskattningen baserar sig på registeruppgifter och indrivningen av skatter kan försvåras om uppgifter om fordon eller personuppgifter som hänger samman med fordon inte finns tillgängliga efter att de avförts. Motsvarande situation kan också uppstå i fråga om försäkringspremier.

Uppgifter om sådana persontillstånd som avses i 3 punkten ska avföras ur registret tio år efter att tillståndets har löpt ut. Uppgifter om persontillstånd behövs efter de löpt ut bl.a. när ett ärende som gäller en innehavare av ett tillstånd, en behörighet eller en kompetens ska bedö-

mas på nytt, och då behöver myndigheten information om tidigare tillstånd, behörigheter och kompetenser. Med avvikelse från det ska uppgifter om behörighet i järnvägstrafiken dock avföras 10 år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut. Uppgifterna ska alltså inte få avföras tidigare. På grund av EU:s föreskrifter. Med avvikelse från 3 punkten föreskrivs dock i 5 punkten att uppgifter om sjömäns sjötjänstgöring, utbildning och kompetenser ska avföras 70 år efter att de registrerats. En så lång tid behöv t.ex. för att fastställa pensioner.

Enligt 6 punkten ska personuppgifter avföras ur registret tio år efter personens död. Personuppgifter behövs efter personens död bl.a. för skötseln av pågående myndighetsuppgifter eller andra uppgifter som myndigheter, t.ex. olycksutredningscentralen, utför. Enligt skäl 27 i ingressen till den allmänna dataskyddsförordningen gäller förordningen i regel inte behandling av personuppgifter rörande avlidna personer, men det kan föreskrivas nationellt om saken.

Sådana uppgifter om brott och påföljder för dem som avses i 7 punkten ska avföras genast då de har blivit obehövliga för fullgörandet av myndighetsuppgifter, dock senast tio år efter att beslutet eller domen om brottet eller påföljden har vunnit laga kraft. Uppgifter om brott eller påföljder kan gälla framförande av trafikmedel i berusat tillstånd eller något annat brott som begåtts vid framförandet av ett trafikmedel. Uppgifter om brott och påföljder kan bl.a. behövas för bedömningen av en persons tillstånd, behörighet eller kompetens.

En sådan felaktigt införd uppgift som avses i 8 mom. ska avföras fem år efter att felet upptäcktes, om uppgiften behöver bevaras för att trygga den registrerades, någon annan parts eller den registeransvariges rättigheter. Att förvara felaktiga uppgifter är motiverat t.ex. när ägaren eller innehavaren till ett trafikmedel bestrider uppgifter som förts in i registret.

Enligt 9 punkten ska ett verksamhetsförbud eller som meddelats den registrerade eller en uppgift om någon annan administrativ åtgärd som Trafiksäkerhetsverket eller polisen vidtagit tio år efter att beslutet vunnit laga kraft Sådana uppgifter behövs i myndigheternas verksamhet bl.a. för att bedöma om en sådan person kan beviljas ett tillstånd, en behörighet eller en kompetens som tidigare har varit föremål för Trafikverkets administrativa styrning, vars verksamhet har begränsats eller vars tillstånd, behörighet eller kompetens har dragits in. Motsvarande bedömning gäller också juridiska personers och deras tillståndspliktiga verksamhet.

En sådan uppgift om hälsotillstånd som avses i 10 punkten får förvaras så länge den är nödvändig för fullgörandet av den registeransvariges uppgifter. Uppgifter om hälsotillstånd ska avföras sedan uppgiften har blivit obehövlig med tanke på användningsändamålet.

I 2 mom. föreskrivs om bestående förvaring av uppgifter om trafikmedel. Uppgifter om fordon behövs för fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgifter länge efter att fordonet slutligt avförts ur registret. Om det inte föreskrivs en tillräckligt lång tid för förvaringen av uppgifter, kan fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets grundläggande uppgifter äventyras. Uppgifterna i fordonstrafikregistret ligger till grund för samhälleligt betydande statistik och forskning. Långvariga historiska uppgifter behövs t.ex. då fordonsparkens utsläppsvärden undersöks och statistikförs. På längre sikt är de uppgifter som förvaras anonyma, eftersom personuppgifter som hänger samman med trafikmedel ska avföras enligt 1 mom. 2 punkten.

I den föreslagna 1 kap. 3 § föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets rätt att rätta registeruppgifter, och ingen tidsgräns har ställts upp för korrigeringen. Det kan finnas behov av att undersöka eventuella fel i registeranteckningar också efter en lång tid och då behövs uppgifterna i registret och deras ändringshistoria.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket får hålla kvar en uppgift i registret och inte avföra den, om det finns ett särskilt skäl som hänger samman med fullgörandet av en myndighetsuppgift för att hålla kvar uppgiften i registret efter tiden för avförande och det i det enskilda fallet anses finnas ett grundat behov av det.

3 kap. Utlämnande av uppgifter

I ett internationellt perspektiv är myndighetsregistren i Finland exceptionellt omfattande, täckande och tillförlitliga. I dem förvaras ett informationskapital som kan utnyttjas för att betydligt förbättra den nationella konkurrenskraften, men hittills har deras potential underutnyttjats avsevärt. Det gäller också trafik- och transportregistret.

För utnyttjandet är det viktigt att uppgifterna i registret kan utnyttjas t.ex. då olika tjänster bjuds ut och utvecklas. Därför är det nödvändigt att utveckla praxis för utlämnande av uppgifter jämfört med nuläget. Den digitala utvecklingen möjliggör numera olika sätt att lämna ut uppgifter, och för utvecklingen av tjänster är möjligheten att utnyttja öppna gränssnitt särskilt viktig. Samtidigt ska det beaktas att den digitala utvecklingen också gör det möjligt att skydda uppgifter så att dataskyddet och integritetsskyddet inte äventyras. Tekniker för anonymisering utvecklas t.ex. för närvarande.

Det bör också beaktas att alla personuppgifter inte kräver samma slags skydd. Traditionellt har känsliga uppgifter skyddats mer noggrant än andra personuppgifter. Å andra sidan kan det finnas behov av att hålla en fysisk persons kontaktuppgifter tillgängliga av något annat vägande skäl. Det kan t.ex. finnas behov av att kontrollera att en person som utövar näringsverksamhet har ett giltigt tillstånd, liksom att kontrollera att en fysisk person har rätt att vara förare för ett trafikmedel, trots att också uppgifter om yrke åtnjuter skydd som personuppgifter.

I det föreslagna 4 kap. föreskrivs mycket noggrant om Trafiksäkerhetsverkets rätt att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret, så att av varje paragraf i kapitlet klart framgår till vem uppgifter får lämnas ut och hurudana uppgifter det gäller. De föreslagna specialbestämmelserna behövs för att bestämmelserna om utlämnande av uppgifter ska vara tydliga och uppfylla kraven enligt grundlagen på behandling av personuppgifter. I grundlagsutskottets etablerade praxis har det förutsatts att det av bestämmelser om personregister klart framgår vilka uppgifter som får lämnas ut och i vilket syfte, liksom kretsen av dem som har rätt att ta del av uppgifterna (GrUU 41/2014 rd, s. 4).

I kapitlets utnyttjas det nationella handlingsutrymmet enligt allmänna dataskyddsförordningen för att de möjligheter registret ger ska kunna utnyttjas i Finland. I fråga om 1–4 § nämns det särskilt i artikel 6.3 i allmänna dataskyddsförordningen att den nationella rättsgrunden kan innehålla preciserande bestämmelser om till vilka sammanslutningar uppgifter får lämnas ut och för vilka ändamål. På det sätt som beskrivs ovan är det förenligt med ett allmänt intresse att uppgifterna i trafik- och transportregistret utnyttjas bättre. Proportionaliteten tryggas genom att uppgifternas art och omfattning beror på hur de lämnas ut. Dessutom ska envar ha rätt att förbjuda att ens uppgifter lämnas ut, och vid massöverlåtelser ska ännu mer omfattande skyddsåtgärder gälla. I fråga om 5–8 § motiveras utnyttjandet av det nationella handlingsutrymmet närmare i detaljmotiveringen till respektive paragraf.

1 §. *Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter*. Den föreslagna 1 § påverkar alla bestämmelser i kapitlet, dvs. den är horisontell. Bestämmelsen är anmärkningsvärt strikt jämfört med gällande bestämmelser. Exempelvis enligt 13 § i lagen om fordonstrafikregistret får uppgifter inte lämnas ut om det finns grundat skäl att misstänka att utlämnandet kränker den registrerades integritetsskydd, intressen eller rättigheter eller äventyrar statens säkerhet. De

principerna kan dock anses följa av den gällande allmänna lagstiftningen, främst den allmänna dataskyddsförordningen och offentlighetslagen, och därför behöver det inte föreslås någon särskild bestämmelse om dem i denna proposition.

Enligt det föreslagna 1 mom. beslutar i sista hand alltid Trafiksäkerhetsverket om utlämnande av uppgifter. Trots att det t.ex. i 2 § föreskrivs om allmän rätt att behandla uppgifter och i 3 § om vars och ens rätt till vissa uppgifter, är det Trafiksäkerhetsverket som i egenskap av registeransvarig beslutar om hur uppgifterna lämnas ut och inom vilka gränser. Trots att också denna bestämmelse kan anses följa av 14 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, bör det dock anses viktigt att principen uttalas i en informativ bestämmelse.

Enligt grundlagsutskottets ställningstaganden ska det föreskrivas i lag om utlämnande av personuppgifter med hjälp av en teknisk anslutning (GrUU 12/2002 rd, s. 5; GrUU 39/2009 rd, s. 2; GrUU 71/2014 rd, s. 2). I avgörandet HFD:2015:41 har också högsta förvaltningsdomstolen konstaterat att utlämnande med hjälp av en teknisk anslutning inte är möjligt utan en bestämmelse i lag. Därför föreslås det i 2 mom. att uppgifter ska kunna lämnas ut via ett gränssnitt eller en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter eller annars elektroniskt. Det föreslås dock att bestämmelsen uppdateras så att gränssnitt nämns som primär utlämningsmetod. Däremot föreslås det att begreppet teknisk anslutning slopas. Det har kunnat avse väldigt olika saker, från dataöverföring i form av filer till ett gränssnitt och en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter. I sin ändrade form innehåller bestämmelsen också den sedvanliga formuleringen om en teknisk anslutning. Hösten 2017 har finansministeriet publicerat en rapport från en arbetsgrupp som utrett utvecklinen av lagstiftningen om informationsförvaltningen (Finansministeriets publikationer 37/2017), där det konstateras att begreppet teknisk anslutning har uppfattats olika i olika lagar, och också i flera författningar förväxlats med begreppet elektronisk dataöverföringsmetod. Arbetsgruppen föreslår i sin rapport att bestämmelserna om begreppet teknisk anslutning upphävs, eftersom det är föråldrat och mångtydigt. Vidare föreslår arbetsgruppen att digitalt informationsutbyte mellan myndigheter ska ske via gränssnitt. Att uttryckligen styra myndigheterna mot gränssnittslösningar möjliggör kompatibilitet mellan systemen. Alla gränssnittslösningar behöver inte vara öppna, utan myndigheten kan vid behov behärska användningen av dem. Det bör också noteras att inte heller ett öppet gränssnitt innebär fri tillgång till alla uppgifter. I detta sammanhang hänger elektroniska förbindelser för åtkomst till uppgifter samman med enskilda överlåtelser enligt 3 §. Det föreslås också att uppgifter ska få lämnas ut annars elektroniskt, vilket bland annat möjliggör fortsatt användning av de olika tekniska anslutningar som används i dag.

2 §. *Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt*. I den föreslagna paragrafen ges Trafiksäkerhetsverket en skyldighet att främja tillgången till information uttryckligen via ett öppet gränssnitt. Trafiksäkerhetsverket har i likhet med andra myndigheter inom trafik- och kommunikationsområdet redan under de senaste åren i betydande grad gjort sina datalager allmänt tillgängliga. Hittills har uppgifter i trafikregistren endast offentliggjorts i begränsad omfattning. Trafiksäkerhetsverket har offentliggjort material som öppna data i fråga om fordon, farkoster och fartyg samt luftfarten och uppgifter ur järnvägsfordonsregistret. Dessutom har verket offentliggjort uppgifter om tillståndspliktiga verkstäder inom vägtrafiken och om aktörer för fjärrstyrda luftfartyg samt Biljämförelsetjänsten.

Enligt det föreslagna 1 mom. 1 punkten ska via ett öppet gränssnitt kunna lämnas ut en begränsad mängd uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare och registeranmälningar. De flesta verksamhetsutövare verkar i bolagsform, och för deras del är det inte fråga om personuppgifter. En del tillstånd för verksamhetsutövare kan dock också beviljas fysiska personer. Dit hör t.ex. gods- och persontrafiktillstånd samt taxitrafiktillstånd. Enligt 7 § 1 mom. ska en fysisk person få förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut via ett gränssnitt.

En motsvarande bestämmelse fanns redan i första fasen av lagen om transportservice i fråga om trafiktillståndsregistret. Till följd av grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 46/2016) ändrade riksdagen bestämmelsen så att endast uppgifter som tillstånd för verksamhetsutövare som är juridiska personer kan lämnas ut via ett gränssnitt. Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande att uppgifter i ett personregister som läggs ut på internet av det föreslagna slaget inte ska kunna sökas genom olika slags massökningar, utan endast t.ex. genom enskilda sökningar. En sådan avgränsning betraktades som en förutsättning för att lagförslaget ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning vid bedömningen av en proposition som gjorde det möjligt att en informationstjänst som innehåller mycket omfattande uppgifter om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (GrUU 32/2008 rd. s. 3/1). Den föreslagna möjligheten att lämna ut en begränsad mängd uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare via ett öppet gränssnitt skiljer sig från tjänsten för sökning av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården genom att yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården alltid är fysiska personer på motsvarande sätt som i fråga om persontillstånd för trafik enligt terminologin i denna proposition. Största delen av verksamhetsutövarna är däremot juridiska. Inom järnvägsbranschen, luftfarten och sjöfarten kan tillstånd för verksamhetsutövare inte ens beviljas fysiska personer. Ett undantag utgör vägtrafiken, där det i EU:s förordning om trafikidkare inte görs någon skillnad mellan fysiska och juridiska personer som innehar gods- eller persontrafiktillstånd. De flesta innehavare av taxitrafiktillstånd är fysiska personer.

Också för de fysiska personernas del är det dock fråga om näringsverksamhet, och det är förenligt med verksamhetsutövarens intressen att potentiella kunder hittar näringsidkarens kontaktuppgifter så lätt som möjligt. För närvarande är man beroende av allmänna sökmotorer på internet för att hitta tjänsteleverantörer, och vilka kontaktuppgifter kunden hittar och hur uppdaterade och hur lätta de är att använda är mer eller mindre slumpmässigt. Bestämmelsens syfte är att det på de öppna gränssnitten t.ex. ska kunna byggas täckande söktjänster där kunderna lätt ska kunna få information om tjänsteutbudet i sitt område, dock utan att de tjänster som uppstår begränsas till just sökmotorer.

Enligt 16 § 3 mom. i gällande offentlighetslag får personuppgifter ur en myndighets personregister, om inte något annat särskilt bestäms i lag, lämnas ut i form av en kopia eller en utskrift eller i elektronisk form om mottagaren enligt bestämmelserna om skydd för personuppgifter har rätt att registrera och använda sådana personuppgifter. Med elektronisk form avses t.ex. internet. Enligt 8 § i gällande personuppgiftslag en förutsättning för behandling t.ex. vara den registrerades samtycke eller det att om behandlingen föreskrivs i lag. Motsvarande grunder kan härledas ur artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen. Med personens samtycke ska utlämnande via ett öppet gränssnitt alltså vara möjligt också utan någon uttrycklig bestämmelse i lag.

Ett samtycke bör dock betraktas som ett ytterst styvt förfarande, som ökar myndighetens kostnader och orsakar en onödig administrativ börda för verksamhetsutövarna när endast grundläggande uppgifter om en näringsidkare utlämnas, dvs. uppgifter om giltiga tillstånd, innehavarens namn och kontaktuppgifter för verksamheten. Att de uppgifterna är väl tillgängliga är inte ett hot ur en näringsidkares perspektiv, utan gynnar möjligheterna att göra näringsverksamheten framgångsrik. Som ovan konstateras föreslås ska dock en fysisk person enligt 7 § kunna förbjuda att uppgifter lämnas ut, vilket bör trygga ett tillräckligt skydd i den aktuella situationen. För likabehandling och icke-diskriminering av verksamhetsutövarna samt för att transportmarknaden ska fungera och inte snedvridas är det viktigt att också fysiska personer som är verksamhetsutövare kan göra sina kontaktuppgifter tillgängliga lika lätt som juridiska personer som utövar motsvarande verksamhet. Syftet med bestämmelsen är att främja marknadens funktion och möjligheten för kunder som behöver tjänster och verksamhetsutövare som erbjuder tjänster att hitta varann bättre än hittills.

Enligt den föreslagna 1 mom. 2 punkten ska Trafiksäkerhetsverket via ett gränssnitt också lämna ut uppgifter ur registret i anonym eller anonymiserad form. Att ändra personuppgifter så att de inte kan kopplas till någon enskild fysisk person, dvs. anonymisering, är i sig behandling av personuppgifter. Det är däremot inte behandling av anonymiserat material. Därför omfattas det inte heller av bestämmelserna om behandling av personuppgifter. Bestämmelsens syfte är för det första att ge Trafiksäkerhetsverket entydig rät att anonymisera uppgifter. För det andra är syftet att skapa en skyldighet för verket att aktivt fortsätta det arbetet. Enligt planerna ska Trafiksäkerhetsverket under början av 2017 göra anonymiserade uppgifter om persontillstånd för vägtrafik tillgängliga. Avsikten är att göra sådana uppgifter persontillstånd inom sjöfarten, luftfarten och järnvägstrafiken som kräver anonymisering tillgängliga under 2018 och 2019. I själva bestämmelsen används dock inte termen anonymisering, eftersom uppgifter som offentliggörs som öppna data inte heller får kunna kopplas till enskilda juridiska personer.

I det föreslagna 2 mom. ingår ett ramverk för hur uppgifter ska göras tillgängliga via ett gränssnitt. Med ett öppet gränssnitt avses ett gränssnitt via vilket sådant datainnehåll som avses i paragrafen kan beställas till ett annat system. Med ett öppet gränssnitt avses inte i detta sammanhang ett så kallat funktionellt gränssnitt, som ger möjlighet att via gränssnittet göra ändringar i uppgifter i Trafiksäkerhetsverkets system. På ett öppet gränssnitt kan bl.a. följande krav ställas: 1) ett öppet gränssnitt ska vara öppet dokumenterat, 2) det ska kunna tas i bruk, och 3) ett öppet gränssnitt ska kunna testas.

Med kravet på öppen dokumentation avses att gränssnittet har definierats och att den dokumentation som är tillgänglig om definitionen är allmänt tillgänglig och kan utnyttjas fritt. Definitionen och dokumentationen ska vara sådana att det utifrån dem är möjligt att ta i bruk och utnyttja gränssnittet. Med kravet på ibruktagbarhet avses att det öppna gränssnittet kan tas i bruk utan att det krävs några åtgärder från Trafiksäkerhetsverkets sida. Om gränssnittet kräver registrering, ska registreringen vara automatiserad. Ibruktagandet ska kunna ske vilken tid på dygnet som helst. Med testbarhet avses att gränssnittet ska kunna testas genom öppen tillgång till en testmiljö där testdata är tillgänglig.

Vid utlämnanden enligt 1 mom. 1 och 2 punkterna avses ett sådant öppet gränssnitt för vilka alla egenskaper är offentliga och tillgängliga utan några begränsande villkor. Likaså ska sådant datainnehåll som är tillgängligt via ett öppet gränssnitt och som definieras i 1 mom. 1 och 2 punkterna vara offentligt tillgängligt. Trafiksäkerhetsverket kan dock begränsa utnyttjandet av öppna data genom en licens för öppna data enligt rekommendationen för offentlig förvaltning (*Creative Commons*).

Den föreslagna formuleringen betyder att alla som har tillgång till det allmänna datanätet och möjlighet att utnyttja ett öppet gränssnitt har möjlighet att få tillgång till de uppgifter som avses i paragrafen. Det möjliggör att de uppgifter som avses i paragrafen faktiskt är tillgängliga för alla och också kan utnyttjas av olika tjänster och applikationer, såsom mer smartare söktjänster. På så sätt möjliggörs att de uppgifter som avses i paragrafen utnyttjas fullskaligt och effektivt samt ansluts till nätet av gränssnittstjänster (API-ekosystemet).

3 §. *Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall*. I den föreslagna 3 § behandlas utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall. I paragrafen föreskrivs inte om sättet för överlåtelsen, men i praktiken är det i synnerhet fråga om enskilda förfrågningar över internet. Det är fråga om sådana uppgifter som var och en på grund av olika vägande allmänna intressen har rätt att få del av. I paragrafen avgränsas tydligt de uppgifter som ska vara tillgängliga med stöd av den. Den föreslagna paragrafen motsvarar delvis 14 § i lagen om for-

donstrafikregistret, men är mer omfattande eftersom uppgifterna i fordonstrafikregistret endast utgör en del av uppgifterna i trafik- och transportregistret.

Den föreslagna 1 mom. 1 punkten motsvarar den föreslagna 2 § 1 mom. 1 punkten med den skillnaden att det som enskild överlåtelse också ska vara möjligt att få uppgifter om ansvarspersonens namn. Möjligheten att utom via ett öppet gränssnitt också kunna få de uppgifterna som enskild överlåtelse behövs eftersom uppgifter som fås via ett gränssnitt inte som sådana kan läsas av människan. Utifrån en enskild överlåtelse kontrolleras tillståndets giltighet för en känd tjänsteleverantör, medan en söktjänst som bygger på ett öppet gränssnitt gör det möjligt att söka tjänsteleverantörer t.ex. enligt verksamhetsområde. I fråga om företag är det möjligt att få uppgifter om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av verksamhetstillstånd, tillståndets nummer och giltighetstid och ansvarspersonens namn. Uppgifterna kan fås på basis av företags- och organisationsnummer, företagets namn eller tillståndets nummer. För verksamhetsutövare som är fysiska personer kan på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller något annat identifierande element uppgifter fås utom om tillståndsnummer och tillståndets giltighetstid också om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet.

Sådana uppgifter som avses i den föreslagna 1 mom. 2 punkten kan fås på basis av en specifik beteckning för ett trafikmedel. Med en specifik beteckning för ett trafikmedel avses trafikmedlets registernummer, provnummerskylt, tillverkningsnummer eller någon annan beteckning som identifierar trafikmedlet såsom t.ex. materielenhetsnummer, på vilken ett enskilt trafikmedel kan kännas igen. Sådana uppgifter används t.ex. av enskilda personer, som t.ex. vid köp av ett trafikmedel vill utreda vilka uppgifter om trafikmedlet i fråga och dess ägare som har förts in i registret.

Enligt den föreslagna 1 mom. 3 punkten ska var och en ha rätt att som enskild överlåtelse på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller något annat identifierande element få uppgifter om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om giltighetstiden och omfattningen av någon annan yrkesbehörighet för förare. Personsignumet ska dock inte synas i tjänsten. Likaså ska man enligt samma punkt kunna få uppgifter om en persons yrkeskompetens. Rättighetens eller kompetensens slag ska kunna uppges endast om det inte betraktas som en sekretessbelagd uppgift enligt offentlighetslagen. Uppgifter om körrätt har t.ex. stor betydelse för trafiksäkerheten och därför är det befogat att den kan kontrolleras av vem som helst. Bilaffärer behöver t.ex. uppgifter om körrätt då de överlåter bilar för provkörning, och biluthyrningar då de hyr ut fordon. Giltig körrätt bevisas inte nödvändigtvis genom att körkort uppvisas. Uppgifterna omfattar inte villkor eller begränsningar i körkortet, eftersom de indirekt kan avslöja sekretessbelagda uppgifter såsom hälsotillståndet eller villkor eller begränsningar som hänger samman med det. Uppgifter om körrättens giltighet gäller huruvida körrätten är i kraft eller inte. Enligt bestämmelsen ska dock uppgifter om giltigheten för den medicinska behörigheten för flyglicens alltjämt fås, eftersom en flygledens kan vara i kraft utan att den medicinska behörigheten är det och för flygande krävs att både flyglicensen och den medicinska behörigheten är i kraft. I fråga om yrkeskompetens ska uppgifter om dess giltighet och omfattning vara tillgängliga.

Inom sjöfarten ska Trafiksäkerhetsverket ge uppgifter om behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis och dispenser samt om datum för beviljande av läkarintyg i samband med beviljande eller förnyande av behörighetshandlingar till andra medlemsstater i Europeiska unionen eller andra fördragsslutande parter i STCW-konventionen samt till rederier som begär granskning av riktigheten eller giltigheten hos ett sådant behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet eller behörighetsbrev som berättigar till användning av radiostationer som beviljats ett fartygs befälhavare eller befäl och som en sjöfarare har uppvisat för dem och begärt att det ska godkännas i enlighet med regel I/10 i STCW-konventionen eller

sökt arbete på fartyget. Från den 1 januari 2017 ska uppgifterna sändas elektroniskt. Trafiksäkerhetsverket har en elektronisk tjänst för kontroll av uppgifter i sitt elektroniska kundgränssnitt. För närvarande är datum för beviljande av läkarintyg och dispenser inte ännu tillgängliga i tjänsten, utan uppgifter om dem måste begäras särskilt.

Det är inte nytt att uppgifter om yrkesutbildade personer offentliggörs: inom social- och hälsovården är det etablerad praxis att uppgifter om en persons yrkeskompetens offentliggörs. Centralregistren för yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården och socialvården förs för att fullgöra tillsynsuppgifterna enligt lagen om tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården. Enligt 24 b § 3 mom. i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) får Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården utöver det som bestäms i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet ur centralregistret lämna ut namn och kontaktinformation, registernummer samt uppgifter om gällande rätt och tillstånd att utöva yrke och om utbildning för en i registret införd person för sändande av information i anknytning till den registrerades yrke. Om utlämnande av uppgifter genom en tjänst som erbjuds i det allmänna datanätet föreskrivs i 24 c § i den lagen. Bestämmelsens syfte är i synnerhet att underlätta tillgången till information om yrkeskompetensen för yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården såväl för medborgare som för olika myndigheter samt för olika aktörer inom hälso- och sjukvården (RP 105/2008 rd, s. 11-12). Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården erbjuder i tjänsterna JulkiTerhikki och JulkiSuosikki via det allmänna datanätet uppgifter ur centralregistren över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården och socialvården uppgifter om namn, registernummer, födelseår, yrkeskunnande samt begränsningar i rätten att utöva yrket i fråga om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. I tjänsten kan man endast söka på enskilda yrkesutbildade personer. Man kan göra sökningar antingen på en persons förnamn, släktnamn eller registernummer.

Enligt 2 mom. ska det vara möjligt att sådana uppgifter som avses i 1 mom. 2 punkten också i begränsad utsträckning fås om ett trafikmedels tidigare ägare eller innehavare. En liknande bestämmelse finns i 14 § 2 mom. av lagen om fordonstrafikregistret. Sådana uppgifter kan t.ex. den som fattar beslut om att köpa ett begagnat trafikmedel behöva. Trafiksäkerhetsverket ska beroende på situationen t.ex. begränsa antalet tidigare ägare om vilka uppgifter lämnas ut, liksom också för hur lång tid uppgifterna lämnas ut. De uppgifter som lämnas ut kan t.ex. endast gälla en ägare för den ägare som är införd i registret under de senaste 3–5 åren.

Liksom inom social- och hälsovårdssektorn är det också nödvändigt för trafikens del att kunna utreda t.ex. ett visst tillstånds giltighet eller uppgifter om ett trafikmedels ägare. På grund av det slags uppgifter som lämnas ut och då det lämnas ut via det öppna nätet är det motiverat att utlämnandet i enlighet med grundlagsutskottets ståndpunkt begränsas till enskilda överlåtelser. Ett rättsskyddsmedel som ingår i förslaget är rätten enligt 7 § för fysiska personer att förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut med stöd av denna paragraf. Förbudsrätten kan dock inte vara mer omfattande än så, eftersom de behov som nämns ovan att t.ex. kontrollera om ett tillstånd existerar eller uppgifter om ett trafikmedels ägare utgör ytterst vägande allmänna intressen.

4 §. *Utlämnande av offentliga uppgifter för ändamål som har samband med transporter*. Syftet med den föreslagna paragrafen är att öka utnyttjandet av information för att främja transportservicen. Paragrafen ska tillämpas utöver det som föreskrivs någon annanstans i lag. Om behandling av uppgifter för direktmarknadsföringsändamål föreskrivs t.ex. i artikel 21 i EU:s allmänna dataskyddsförordning i fråga om rätten att göra invändningar. Om utlämnande av personuppgifter för vetenskaplig forskning föreskrivs likaså i dataskyddsförordningen och i enlighet med det nationella handlingsutrymmet enligt de bestämmelserna sannolikt i den föreslagna nya dataskyddslagen, samt i 28 § i offentlighetslagen.

Bestämmelsen påminner delvis om 19 § i lagen om fordonstrafikregistret, där det föreskrivs om utlämnande av uppgifter för direktmarknadsföring, opinions- och marknadsundersökningar, adress- och informationstjänst, uppdatering av kontaktinformation i kundregister, statistikföring, historisk, vetenskaplig och därmed jämförbar forskning samt för andra ändamål som den registeransvarige godkänner. De ändamålen bör dock betraktas om otillräckliga med tanke på utvecklingsmålen för transportservice. Det att utlämnandet av uppgifter utsträcks till att omfatta tillhandahållande och utveckling av transporttjänster samt för innovationsverksamhet inskränker inte på dataskyddet i högre grad än gällande bestämmelser. Det bör noteras att innehållet i de uppgifter som får lämnas ut begränsas betydligt i bestämmelsen, samtidigt som också andra skyddsmetoder införs. Bestämmelsen är kompatibel med registrets syfte enligt det föreslagna 1 kap. 1 § 2 mom.

I 1 mom. begränsas de uppgifter som får lämnas ut till sådana uppgifter som var och en har rätt att få som enskild överlåtelse enligt 3 § 1 mom. Uppgifterna får lämnas ut för de ändamål som anges senare i paragrafen utan något sådant sökvillkor som avses i 3 § 1 mom. Eftersom det är fråga om massutlämning av uppgifter, kan den inte nödvändigtvis knytas t.ex. till ett företags- och organisationsnummer, en beteckning som specificerar ett trafikmedel eller en personbeteckning. Uppgifter kan ges ut enligt andra sökvillkor, som kan vara t.ex. ett trafikmedels märke, modell, placeringsort eller någon annan uppgift på basis av vilken man vill definiera den grupp objekt man söker efter i registret. Uppgifter får ges ut för ändamål som har samband med transporter. Inte heller i fortsättningen ska uppgifter alltså få lämnas ut t.ex. för direktmarknadsföring av vilken som helst tjänst eller produkt.

Enligt 1 mom. 1 punkten får uppgifter ges ut för tillhandahållande och utveckling av transporttjänster. Avsikten är att göra det möjligt att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret för att förbättra förutsättningarna för digitaliseringen av transportservice och utnyttjandet av information. Avsikten är att göra uppgifter om transportsystemet tillgängliga för kunder och tjänsteproducenter i systemet. För att möjliggöra tillväxt inom transportservicen är det viktigt att främja digitaliseringen och möjliggöra tjänster som grundar sig på trafikdata samt experiment i anslutning till transporter.

Enligt den föreslagna 2 punkten får uppgifter ur registret också lämnas ut för enkäter och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt andra adress- och datatjänster. Det föreslås att fysiska personers namn och adresser eller andra kontaktuppgifter ska få lämnas u för sådana ändamål.

I den föreslagna 3 punkten tillåts uppdatering av kontaktuppgifter och uppgifter om trafikmedel i kundregister som förs för dessa ändamål. Uppgifter får lämnas ut för att uppdatera kontaktuppgifter och uppgifter om trafikmedel i mottagarens kundregister. Uppgifterna utnyttjas i huvudsak av tillverkare och importörer av trafikmedel och motorer samt deras företrädare då de upprätthåller sina egna kundregister. Bestämmelsen ger inte möjlighet att komplettera eller lägga till nya personer i ett kundregister ur trafik- och transportregistret, om kravet på samband eller enligt personregisterlagen inte uppfylls eller någon annan grund för behandlingen fattas. Enligt ordalydelsen ger bestämmelsen inte heller möjlighet att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret t.ex. för grundandet av ett marknadsföringsregister eller för något annat ändamål. De uppgifter som får uppdateras gäller de registrerades namn och adress. Identifieringsuppgifter som specificerar ett trafikmedel, t.ex. registernumret, får inte lämnas ut som nya uppgifter ur trafik- och transportregistret för ett kundregister. Registernumret är inte enbart en teknisk uppgift utan betraktas som en personuppgift. Om någon enskild teknisk uppgift om ett trafikmedel behövs för skötseln av ett kundförhållande, får den lämnas ut till ett kundregister som innehåller uppgifter om kundens trafikmedel. Också uppgifter om fordon, eller en uppgift om att ett fordon som har köpts från affären i fråga inte längre är i kundens ägo,

som redan ingår i ett kundregister får uppdateras. Genom att uppgifter lämnas ut för det ändamålet garanteras bl.a. att bilaffärers marknadsföring riktas till rätt personer med rätt adress. Dessa punkter motsvarar gällande lag.

I 1 mom. 4 punkten föreskrivs om utlämnande av uppgifter för andra motsvarande ändamål som den registeransvarige godkänner. Eftersom alla syften för utnyttjande av information inte kan förutses i lagen, föreslås det att det tillåts att uppgifter lämnas ut för andra sådana ändamål som den registeransvarige godkänner om de uppfyller förutsättningarna för utlämnande av uppgifter och utlämnandet av uppgifter inte är oförenligt med registrets ändamål eller kränker den registrerades integritet, och om mottagaren har rätt att behandla uppgifterna.

Uppgifter erbjuds enligt användargruppernas behov via olika distributionskanaler, och enligt det föreslagna 1 § 2 mom. kan också ett gränssnitt eller någon annan elektronisk metod utnyttjas. Dock får uppgifter inte lämnas ut öppet över internet, vilket möjliggör massutlämnande av dem.

Enligt det föreslagna 2 mom. får uppgifterna endast utnyttjas för de ändamål för vilka de lämnats ut, och det föreslås endast i mycket begränsad utsträckning vara tillåtet att överlåta uppgifter vidare. Då Trafiksäkerhetsverket behandlas uppgifterna ska det iaktta alla bestämmelser i den allmänna dataskyddsförordningen, om inte någon bestämmelse i denna lag har anpassats utifrån det nationella handlingsutrymmet. Verket ska t.ex. alltid utreda att nödvändighetskravet enligt artikel 5.1c i förordningen uppfylls i fråga om alla uppgifter som lämnas ut. I bestämmelsen tas det inte ställning till hur de uppgifter som lämnas ut utnyttjas tekniskt och operativt. Det ska avgöras av Trafiksäkerhetsverket som tillämpar bestämmelsen, och som i detta sammanhang också ska beakta aspekter som gäller utnyttjandet av och skyddet för uppgifter.

Enligt det föreslagna 7 § 1 mom. ska fysiska personer ha rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut med stöd av denna paragraf. I artikel 21.2 och 21.3 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs det direkt om rätt att förbjuda utlämnande av uppgifter för direktmarknadsföring, men de täcker inte alla situationer som avses i den föreslagna paragrafen.

5 §. *Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet*. Den föreslagna 5 § är ny och kompletterar andra bestämmelser om utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet. Med hjälp av paragrafen görs det möjligt att utnyttja uppgifter som förts in i trafik- och transportregistret för att utveckla och tillhandahålla transportsystem och transportservice, för att öka medvetenheten om och förståelsen för transportsystem och transportservice samt för att förbättra trafiksäkerheten och främja uppnåendet av miljömålen för trafiken. Jämfört med föregående paragraf kan fler uppgifter lämnas ut med stöd av den föreslagna paragrafen men förfarandet för att lämna ut uppgifter är mer noggrant, vilket förutsätter att Trafiksäkerhetsverket utför mer prövning i enskilda fall och utredningsarbete till grund för den. Dessutom är skyddsåtgärderna striktare i den föreslagna paragrafen.

Med utvecklings- och innovationsverksamhet avses annan forskningsverksamhet än sådan vetenskaplig forskning som avses i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning. Till skillnad från vetenskaplig forskning förutsätter utvecklings- och innovationsverksamhet inte att alla metodologiska och institutionella krav som ställs på vetenskaplig forskning uppfylls. Sådan annan forskning är t.ex. privat produkt- och tjänsteutveckling med hjälp av datamaterial. Det ska ändå vara fråga om konsekvent verksamhet som definieras av ett bestämt mål och som den instans som begär uppgifter skäligen kan förväntas klara av. Grunden gäller endast själva utvecklingsarbetet, och de uppgifter som fåtts med stöd av denna punkt får inte t.ex. utnyttjas för marknadsföring av en tjänst som utvecklats.

Vid gränsdragningen mellan utvecklings- och innovationsverksamhet och vetenskaplig forskning ska det beaktas att begreppet vetenskaplig forskning enligt skäl 159 i ingressen till förordningen bör ges en vid tolkning och också omfatta t.ex. teknisk utveckling och demonstration, grundforskning, tillämpad forskning och privatfinansierad forskning. Begreppet vetenskaplig forskning är därför primärt i förhållande till utvecklings- och innovationsverksamhet i fråga om verksamhet som kan klassificeras som vetenskaplig forskning. Forskningsbegreppet i dataskyddsförordningen kan inte upprepas eller definieras på nytt i nationell lag. På utlämnandet av uppgifter för vetenskaplig forskning tillämpas bestämmelserna i dataskyddsförordningen och i den nya nationella dataskyddslagen.

Vid gränsdragning ska det inte fästas vikt vid verksamhetens benämning, utan vid dess faktiska innehåll. Begreppet vetenskaplig forskning definieras inte i offentlighetslagen eller i personuppgiftslagen, men det har granskats t.ex. i avgörandet HFD:2013:181. Begreppet vetenskaplig forskning ska dock tolkas ur EU-rättens perspektiv. Det som numera är unionens domstol har redan i CILFIT-avgörandet 1982 konstaterat att "gemenskapsrätten använder en egen, särskild terminologi" och att "de rättsliga begreppen inte nödvändigtvis har samma innehåll i gemenskapsrätten och i de olika nationella rättsordningarna" (mål 283/81, punkt 19).

I fråga om uppgifter som lämnas ut för vetenskaplig forskning bör enligt skäl 50 i ingressen till dataskyddsförordningen senare behandling för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål betraktas som förenlig och laglig behandling av uppgifter. Den registeransvarige får alltså utnyttja uppgifter ur sina olika personregister för egna vetenskapliga forsknings- och statistikändamål samt lämna ut personuppgifter ur registret också till sådana utomstående forskare som har rätt att behandla dem enligt personuppgiftslagstiftningen. Om uppgifterna enligt lag är sekretessbelagda, får de dock endast lämnas ut under de förutsättningar som föreskrivs särskilt.

I fråga om utlämnande av uppgifter ska behandlingen vara förenlig med det ursprungliga syftet med behandlingen. Trafiksäkerhetsverket samlar in uppgifter för förandet av trafik- och transportregistret och fullgörandet av myndighetsuppgifter i samband med det, men till verkets uppgifter och behandlingens syfte hör också att främja utvecklingen av transportservice. Om rätten att behandla uppgifter i utvecklings- och innovationsverksamhet föreskrivs med stöd av artiklarna 6.1c och 6.3. I den artikeln sägs särskilt att i den nationella lagstiftningen får fastställas de enheter till vilka personuppgifterna får lämnas ut och för vilka ändamål, de allmänna villkoren för en laglig behandling samt de åtgärder som behövs för att tillförsäkra en laglig och rättvis behandling.

Om det dock anses att utlämnande för utvecklings- och innovationsverksamhet inte är möjligt med stöd av artikel 6.1c i dataskyddsförordningen, får det ske med stöd av artikel 6.4. Med stöd av artikel 6.4 i dataskyddsförordningen får personuppgifter användas för andra ändamål än det ändamål för vilka de samlades in, om den registrerade har gett sitt samtycke eller behandlingen grundar sig på unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt som utgör en nödvändig och proportionell åtgärd i ett demokratiskt samhälle för att skydda de mål som avses i artikel 23.1. Enligt artikel 6.1e kan ett sådant mål vara andra viktiga mål som hänger samman med ett allmänt intresse hos unionen eller en medlemsstat, i synnerhet ett viktigt ekonomiskt eller finansiellt intresse hos unionen eller medlemsstaten, inklusive frågor som gäller valutan, budgeten och beskattningen samt folkhälsan och socialskyddet. En motsvarande möjlighet till undantag på lagnivå finns också i artikel 13 i personuppgiftsdirektivet.

En avvikande behandling av personuppgifter kan alltså grunda sig på en lag som uppfyller de uppställda kriterierna eller på den registrerades samtycke. Behandlingen kan inte grunda sig på någon annan behandlingsgrund enligt artikel 6.1 än samtycke. Enligt kommissionens ur-

sprungliga förslag hade en icke-kompatibel användning fått basera sig på vilken som helst behandlingsgrund enligt artikel 6.1. Europeiska unionens dataskyddsarbetsgrupp föreslog dock i sitt utlåtande att artikeln stryks: Principen om ändamålsenlighetsbundenhet syftar till att respektera den registrerades självbestämmanderätt i fråga om sina uppgifter och rättssäkerhet. Det är befogat att de aspekterna begränsar utnyttjandet av uppgifter för andra potentiellt nyttiga ändamål. (WP 29 opinion 3/2013 on purpose limitation, s. 41.)

Dock föreslås det att vissa undantag bevaras, vilket uttrycker lagstiftares vilja att annan än kompatibel användning kan vara befogad. På dataskyddsförordningens nivå har alltså en avvägning gjorts mellan skyddet för den registrerades intressen och utnyttjandet av uppgifter. Avvägningen har resulterat i att annan än kompatibel användning är möjlig med stöd av sådan lagstiftning som uppfyller de uppställda kriterierna. Det är upp till medlemsstaten att kontrollera att eventuella nationella bestämmelser uppfyller de kriterierna.

Eftersom artikel 6.4 och bestämmelser i enlighet med den dock avviker från huvudprincipen om ändamålsenlighetsbundenhet, utgör de undantag som ska tolkas snävt. Trots att det i förordningen ges nationellt handlingsutrymme, ska det uppfylla de begränsande villkoren enligt grundlagen. På de grundläggande fri- och rättigheternas nivå regleras skyddet för personuppgifter i 10 § i Finlands grundlag och i artikel 8 i Europeiska stadgan om grundläggande rättigheter. I fråga om avtal om mänskliga rättigheter ska särskilt artikel 8 i europeiska människorättskonventionen beaktas.

I Finland är de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna att begränsningen föreskrivs genom lag, att lagen är precis och exakt avgränsad, att begränsningen är godtagbar och proportionell, att kärnområdet för den grundläggande fri- eller rättigheten inte kränks, tillräckligt rättsskydd samt att människoskyddsskyldigheter efterlevs.

Enligt artikel 52.1 i stadgan om de grundläggande rättigheterna får avvikelser från rättigheterna och friheterna enligt stadgan endast ske om begränsningen är föreskriven i lag och förenlig med rättighetens eller frihetens väsentliga innehåll, åtgärden är förenlig med proportionalitetsprincipen, nödvändig och effektiv samt svarar mot mål av allmänt intresse eller behovet av skydd för andra människors rättigheter och friheter.

Enligt artikel 8.2 i europeiska människorättskonventionen får myndigheterna inte ingripa i utövandet i rättigheten enligt artikel 8.1 annat än med stöd av lag och om det är nödvändigt i ett demokratiskt samhälle och det föreligger ett intresse som gör ingreppet berättigat. De intressen som berättigar till ingrepp och som räknas upp i artikeln är den nationella säkerheten, den allmänna säkerheten eller landets ekonomiska välstånd, förebyggande av oordning eller brott, skydd för hälsa eller moral eller skydd för andra personers fri- och rättigheter.

Enligt artikel 6.4 i allmänna dataskyddsförordningen samt ur de grundläggande och mänskliga fri- och rättigheternas perspektiv ska det alltså bedömas om det finns ett viktigt allmänt intresse som berättigar en begränsning, om åtgärden är proportionell och nödvändig i ett demokratiskt samhälle, om kärnområdet för skyddet för personuppgifter respekteras samt befintliga skyddsåtgärder. Europeiska dataskyddsombudsmannen har gett EU:s lagstiftare vägledning i hur nödvändigheten av att avvika från skyddet för personuppgifter ska bedömas (EDPS 2017: Assessing the necessity of measures that limit the fundamental right to the protection of personal data: A Toolkit). I anvisningen behandlas i stort sett de frågor som nämns ovan.

I fråga om definitionen av ett viktigt allmänt intresse begränsas det nationella handlingsutrymmet av förteckningen över godtagbara grunder i dataskyddsförordningen: I dataskyddsförordningen nämns likadana grunder som i artikel 8.2 i europeiska människorättskonventionen,

men också andra grunder. Ett av målen enligt artikel 23 i dataskyddsförordningen är en medlemsstats viktiga mål av allmänt intresse, särskilt ekonomiska eller finansiella intressen. I förordningen särskiljs mellan allmänna intressen och viktiga allmänna intressen, men ingetdera definieras. Ett viktigt allmänt intresse kan inbegripa sådant som främjandet av allmän ordning och förebyggande, utredning och avslöjande av brott eller tryggandet av åtalsväsendet eller verkställigheten av straffrättsliga påföljder, inklusive skydd mot hot mot den allmänna säkerheten och förebyggandet av sådana hot (skäl 19 i ingressen samt artikel 23.1). Ett viktigt allmänt intresse kan också anses hänga samman med artikel 23.1i, som gäller skydd av den registrerade eller av andras rättigheter och friheter. Enligt skäl 73 i ingressen inkluderar de bl.a. socialt skydd, folkhälsa och humanitära skäl.

Utvecklings- och innovationsverksamhet för att utveckla mobilitetstjänster kan betraktas som ett ändamål som är förenligt med ett allmänt intresse. Trots att verksamheten betjänar ett enskilt intresse, har utvecklings- och innovationsverksamhet omfattande samhälleliga konsekvenser och gynnar hela samhället. Ett fungerande mobilitetssystem är en viktig del av samhällets infrastruktur. Under 2016 kördes t.ex. 37 775 miljoner bilkilometer på landsväg och 12 586 miljoner bilkilometer på gator och privata vägar (Trafikverket 2016: Vägtrafik 2016, s. 8), och endast under första kvartalet 2017 kördes 6,1 miljarder tonkilometer med lastbil (Finlands officiella statistik (FOS): Varutransporter inom vägtrafiken. 1. kvartalet 2017. Helsingfors: Statistikcentralen).

Samtidigt disrupterar digitaliseringen och urbaniseringen traditionella metoder och modeller för mobilitet. Andelen buss- och tågresor i den inrikes fritidstrafiken har t.ex. under första kvartalet 2017 ökat jämfört med 2015 (Finlands officiella statistik (FOT): Finländarnas resor. Tabellbilaga 3. Färdmedel vid inrikesresor under januari–april 2015–2017). Ändringarna i resvanor gäller inte endast färdmedel, utan hela mobilitetssystemet förändras. De nya mobilitetstjänsterna är ofta mobila, och baserar sig på utnyttjande av data. Utvecklingen av mobilitetstjänster kan som helhet ha betydande konsekvenser för sysselsättningen och handelsbalansen, liksom för infrastrukturen.

I Europeiska människorättsdomstolens praxis har ekonomiska skäl beaktats som grund för begränsningar enligt artikel 8. Exempelvis i domen M.S. mot Sverige (mål 20837/92) kunde utlämnandet av uppgifter om hälsotillstånd från den vårdande kliniken till socialförsäkringsbyrån berättigas på grund av ekonomiska intressen. I domen Hatton m.fl. mot Förenade konungariket (mål 36022/97) hävdade ändringssökandena att statens linje för nattflyg till Heathrows flygfält kränkte deras rättigheter enligt artikel 8. Förenade konungariket hänvisade både till flygbolagens och statens ekonomiska välstånd. Domstolen höll med staten i att de åtminstone i någon mån ökar statens ekonomiska välstånd. Statligt beslutsfattande i komplexa ärenden förutsätter dock en tillräcklig konsekvensbedömning; dock behövs inte alltid data för beslutsfattandet utan det kan räcka att iaktta situationen. I domen G.S.B. mot Schweitz (mål 28601/11) var det fråga om utlämnande av schweiziska bankuppgifter till Förenta staternas skattemyndigheter, vilket enligt käromålet bröt mot artikel 8 i EMRK. Enligt domstolen var åtgärden befogad, eftersom banksektorn är viktig för Schweiz ekonomi och åtgärden syftade till att skydda dess intressen, t.o.m. banken UBS existens, mot Förenta staternas skattemyndigheters misstankar.

I Europeiska unionens domstols rättspraxis, i avgörandet Österreichischer Rundfunk (mål C-465/00, 2003) bröts det inte mot personuppgiftsdirektivet förutsatt att det hade utretts att det är nödvändigt och ändamålsenligt att utöver de anställdas årsinkomster som överstiger en viss nivå också i stor utsträckning offentliggöra inkomsttagarnas namn med tanke på grundlagsstiftarens mål som gäller en ändamålsenlig skötsel av offentliga skatter. I domen Schecke och Eifert (de förenade målen C-92/09 och C-93/09, 2010) konstateras i fråga om behandling av per-

sonuppgifter att öppenhet i fråga om medelanvändningen i den gemensamma jordbrukspolitiken är ett mål av allmänt intresse som unionen erkänner. Viktiga ekonomiska intressen nämns som ett viktigt allmänt intresse i artikel 23 i dataskyddsförordningen, och dessutom godkänns det som grund för begränsning både i Europeiska människorättsdomstolens och Europeiska unionens domstols praxis. Det kan alltså utgöra en grund då bestämmelser utfärdas med stöd av artikel 6.4 i dataskyddsförordningen.

Vid bedömningen av ett viktigt allmänt intresse ska det dock beaktas att eftersom skyddet för personuppgifter är en grundläggande rättighet, bör man förhålla sig restriktivt till att åsidosätta den enbart av ekonomiska skäl. I synnerhet inom transportsektorn är det dock inte enbart fråga om att uppnå ekonomiska fördelar, utan utvecklingen av transportservice kan medföra annan betydande samhällsnytta. Det handlar t.ex. om miljökonsekvenser. De potentiella miljökonsekvenserna av utvecklingen av transportservice är betydande. Enligt de mål som ställs upp för Finland i EU:s s.k. beslut om bördefördelning ska utsläppen av växthusgaser minskas med 39 % fram till 2030 jämfört med 2005. Transporterna har central betydelse för uppnåendet av Finlands nationella klimatmål, eftersom transporter producerar ca 40 % av Finlands utsläpp av växthusgaser inom den sektor som omfattas av bördefördelningen. Transporternas roll för minskningen av utsläpp kommer att öka också pga. att det är ännu svårare att minska utsläppen inom andra sektorer. För transporternas del bör man bereda sig p åen minskning av utsläppen med ca 50 % fram till 2030.

Miljöskydd nämns inte explicit i Europeiska människorättskonventionen, men i flera domar har det att man inte beaktat miljökonsekvenser eller uppvägt dem bristfälligt ansetts bryta mot de rättigheter som tryggas i konventionen (bl.a. målet 14967/89 Guerra m.fl. mot Italien; mål 59909/00 Giacomelli mot Italien; mål 30499/03 Dubetksa m.fl. mot Ukraina). Det är dock alltid fråga om en bedömning i det enskilda fallet via en fysisk persons rättigheter, inte om miljöskydd i allmänhet, eftersom Europeiska människorättsdomstolen normalt inte handlägger besvär av typen *actio popularis*.

I Europeiska unionens domstols rättspraxis har skyddet för miljön som grund för att ingripa i skyddet för personuppgifter inte behandlats. Generellt har skyddet för miljön dock godkänts som ett tvingande krav, utifrån vilket t.ex. fri rörlighet för varor som hör till de grundläggande friheterna på den inre marknaden har fått begränsas (t.ex. domen kommissionen mot Österrike (C-320/03, 2005); domen Mickelsson och Roods (C-142/05)). Också strävan att skydda miljön kan alltså anses vara ett mål som är förenligt med ett viktigt allmänt intresse för en medlemsstat.

Med tanke på åtgärdens proportionalitet bör man fästa vikt vid sambandet mellan syftet för insamling av personuppgifter och för senare utnyttjande. Trafiksäkerhetsverket ska inte lämna ut uppgifter till alla slags utvecklings- och innovationsforskning, utan endast till sådan verksamhet som har samband med transportservice. Sekretessbelagda uppgifter eller särskilda kategorier av personuppgifter ska inte lämnas ut. Så respekteras t.ex. skyddet för uppgifter om hälsotillstånd och straff, som hör till kärnområdet för skyddet för personuppgifter. Trots att den föreslagna bestämmelsen innebär ett ingrepp i skyddet för personuppgifter, är ingreppet relativt litet. För den registrerade ska utlämningen av uppgifter inte ha några negativa följder: uppgifterna får endast utnyttjas i själva utvecklings- och innovationsverksamheten och inte t.ex. för marknadsföring av tjänster. Om uppgifterna inte lämnas ut i anonymiserad form ska det fästas vikt vid andra skyddsåtgärder, såsom pseudonymisering.

Enligt OECD har offentliga sektorns datamaterial i fråga om nödvändighet en betydande potenential för privata sektorn (OECD 2015: Data-Driven Innovation. Big Data for Growth and Well-Being, s. 191). Ur den offentliga maktens perspektiv har organisatoriska och institution-

ella hinder framstått som de viktigaste hindren för tillhandahållande av öppna data. (OECD 2015: Data-Driven Innovation. Big Data for Growth and Well-Being, s. 416). Också inhemsk forskning tyder på att tillgången till data från myndigheter bör underlättas.

Statsrådet har undersökt orsakerna till att data inte utnyttjas. Enligt en utredning som beställts av ETLA är de största orsakerna att det inte finns behov av att utnyttja massdata i affärsverksamheten, brist på färdigheter i behandling och analys av data samt att kostnaderna för att utnyttja data är för höga i förhållande till den vinst som kan uppnås (Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 16/2016: Massadatasta liiketoimintaa ja tehokkaita julkisia palveluja, s. 17–18).

Innovationsverksamheten intar dock numera en mer central ställning än tidigare i nya företag. Av de företag som startade 2015 bedriver 34 % eller har bedrivit innovationsverksamhet, medan andelen tio år tidigare var 10 %. Av dem som startade 2015 meddelade 47 % att de introducerat eller under de närmaste tre åren kommer att introducera på marknaden sådana produkter eller tjänster som är nya eller väsentligt förbättrade ur ett marknadsperspektiv. Motsvarande andel tio år tidigare var 36 %. (Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 30/2016: Startup-yritysten kasvun ajurit ja pullonkaulat, s. 30). Mot bakgrund av dessa uppgifter är det viktigt att underlätta tillgången till och utnyttjandet av offentliga sektorns datamaterial. Registerföringen är en myndighetsuppgift, och motsvarande data kan åtminstone inte i samma omfattning samlas in via andra kanaler. Med tanke på utvecklings- och innovationsverksamheten är det dock nödvändigt att få ett tillräckligt täckande material, och det målet torde inte kunna nås med andra metoder som innebär mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna.

För att det ska vara berättigat att begränsa grundläggande fri- och rättigheter ska tillräckliga skyddsåtgärder finnas. Enligt artikel 23.2 i förordningen ska lagstiftningsåtgärderna vid behov innehålla vid behov innehålla åtminstone de specifika bestämmelser som nämns i artikeln. I det föreslagna 2 mom. nämns sådana omständigheter som Trafiksäkerhetsverket särskilt ska beakta då det beslutar om de begärda uppgifterna kan lämnas ut. Kravet på ett nödvändigt ändamål ingår i fråga om personuppgifter direkt i artikel 5 i den allmänna dataskyddsförordningen, men det bör beaktas att en begäran också kan gälla andra uppgifter än personuppgifter. Till den delen ska det bedömas om mottagaren behöver uppgifterna i en sådan form där personuppgifter ingår. Om uppgifterna inte lämnas ut i anonymiserad form ska det fästas vikt vid andra skyddsåtgärder, såsom pseudonymisering.

För det andra ska mottagaren kunna svara för datasäkerheten och också dataskyddet i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen. Uppgifterna får naturligtvis endast utnyttjas för det ändamål för vilket de har lämnats ut, och de ska raderas genast då ändamålet uppnåtts. I bestämmelsen ingår också ett undantagslöst förbud att överlåta uppgifter vidare. Trafiksäkerhetsverket får inte ge tillstånd till det, utan enligt paragrafen ska verket pröva utlämnandet av uppgifter särskilt för varje instans som behöver uppgifter. I den föreslagna 7 § föreskrivs dessutom om rätten att förbjuda behandling av uppgifter också enligt denna paragraf. Det bör noteras att förutom fysiska personer också juridiska personer föreslås ha rätt att förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut, trots att skyddet för personuppgifter inte gäller dem.

6 §. *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter*. Det föreslagna 1 mom. gäller endast utlämnande av sekretessbelagda uppgifter. Eftersom det enligt gällande allmänna lagar är tillåtet att lämna ut offentliga uppgifter till myndigheter och andra som sköter offentliga uppgifter, behövs inta särskilda bestämmelser om det. Personuppgifter får också i fortsättningen lämnas ut till andra myndigheter för att fullgöra

en rättslig förpliktelse i enlighet med artikel 6.1c i dataskyddsförordningen, som ett led i myndighetsutövningen enligt artikel 6.1e eller med stöd av artikel 9.2.

Om utlämnande av sekretessbelagda handlingar till andra myndigheter föreskrivs för närvarande i 29 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Sekretessbelagda uppgifter får lämnas ut om det föreskrivs om det i lag. I förslaget begränsas utlämnandet av uppgifter i enlighet med grundlagsutskottets etablerade praxis till sådana uppgifter som är nödvändiga för fullgörandet av en lagstadgad uppgift. Om de sekretessbelagda uppgifterna är personuppgifter ska dessutom förutsättningarna enligt 16 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet uppfyllas, dvs. det ska finnas en grund för behandlingen av personuppgifter enligt personuppgiftslagen eller i framtiden enligt dataskyddsförordningen, såsom en sådan lagstadgad uppgift som nämns ovan.

Med andra som sköter lagstadgade uppgifter avses bl.a. Trafikförsäkringscentralen, Statskontoret, trafikskadenämnden och trafikförsäkringsbolagen i fråga om behandling av ersättningar och gottgörelser, skötseln av trafikförsäkringar och ersättningssystemet eller registrering och statistikföring av olyckor, de som utför besiktningar i fråga om besiktningsuppgifter, sådana tjänsteleverantörer som avses i IV avd. 4 kap. i fråga om registerföringsuppgifter, utbildningsorganisationer och examinatorer samt organisationer som deltar i förvärvandet av och styrkandet av yrkesbehörighetet och kompetenser i fråga om deras uppgifter, samt tillverkare och leverantörer av olika kort och tillstånd.

I flera gällande lagar ingår bestämmelser om utlämnande av uppgifter till utländska myndigheter och internationella organ. Offentliga uppgifter får enligt gällande allmänna lagar lämnas ut, och det behövs inte nödvändigtvis några särskilda bestämmelser om saken. Om sekretessbelagda uppgifter till utländska myndigheter föreskrivs i 30 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. I det föreslagna 2 mom. ingår ett konstaterande om att uppgifter får lämnas ut till utlandet om det sker med stöd av lag, EU-bestämmelser eller en internationell förpliktelse som binder Finland. Bestämmelsen har tagits in i förslaget för att göra det tydligt att myndigheter som tar emot uppgifter får överlåta dem vidare under samma förutsättningar. Det kan behövas t.ex. vid samarbete mellan tillsynsmyndigheter. Dessutom konstateras det i bestämmelsen, att förutsättningarna enligt kapitel V i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning (2016/679) ska uppfyllas när personuppgifter överlåts utanför EES-området. Bestämmelsen motsvarar 18 § i gällande lag om fordonstrafikregistret, där det i fråga om personuppgifter hänvisas till 11, 11 a och 23 § i personuppgiftslagen.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om utlämnande av fotografier och namnteckningsprov till tjänsteleverantörer. Ett fotografi utgör inte en sådan biometrisk uppgift som avses i dataskyddsförordningen, eftersom den inte erhållits genom teknisk behandling. I andra situationer än de som nämns i momentet får fotografier eller namnteckningsprov inte lämnas ut.

7 §. *Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter*. I det föreslagna V avd. 3 kap. föreskrivs om utlämnande av uppgifter för ett bättre utnyttjande av uppgifterna i trafik- och transportregistret. Bestämmelserna faller inom det nationella handlingsutrymmet enligt dataskyddsförordningen. När det nationella handlingsutrymmet utnyttjas ska dock behörigt skydd för personuppgifter och för individens informationsautonomi tryggas. Den registrerade har de rättigheter som tryggas i dataskyddsförordningen, men deras tillämpningsområde begränsas ställvis i förordningen. Artikel 21.1 i den allmänna dataskyddsförordningen gäller t.ex. fysiska personers rätt att motsätta sig behandling av personuppgifter. Artikeln ska dock i regel inte tillämpas på Trafiksäkerhetsverket, eftersom rättsgrunden för behandlingen är verkets lagstadgade skyldighet.

Det finns alltså ett behov av att föreskriva om andra skyddsåtgärder. De föreslagna bestämmelserna baserar sig på artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Enligt artikel 6.3 kan den rättsliga grunden innehålla bestämmelser om vilka registrerade som berörs, de sammanslutningar till vilka uppgifter får lämnas ut och för vilka ändamål samt åtgärder för att säkerställa en laglig och ändamålsenlig behandling. Ett mål som är förenligt med ett allmänt intresse är att genomföra behandlingen av den registrerades egna uppgifter samt att tillförsäkra de registrerade skyddsåtgärder i nationella bestämmelser. I fråga om proportionaliteten ska omfattningen av rätten att förbjuda utlämnande stå i proportion till metoden för utlämnande. I fråga om massöverlåtelse kommer total förbudsrätt i fråga. Förbudsrätten för juridiska personer i fråga om 5 § är en bestämmelse som kompletterar personuppgiftslagstiftningen.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om fysiska personers rätt att begränsa utlämnandet av sina personuppgifter för sådana ändamål som anges i kapitlet. Förbudsrätten gäller alla sådana personuppgifter som avses i 2, 4 och 5 §. Momentet ger Trafiksäkerhetsverket möjlighet att, när datasystemen utvecklas, enligt principen för egendata erbjuda möjlighet att välja närmare vilka uppgifter den registrerade vill att ska lämnas ut och till vem. Enligt momentet finns det dock ingen skyldighet att erbjuda något annat än ett totalt förbud mot utlämnande hittills.

Ändamål enligt 2, 4 och 5 § gäller utlämnande av uppgifter som massöverlåtelse, vilket talar för en total förbudsrätt. Vid massöverlåtelser har mottagaren inget sådant tvingande intresse som talar för att den ska få uppgifter om en viss registrerad. I fråga om 4 § 1 mom. 2 punkten ska det dessutom beaktas att det i artikel 21.2 och 21.3 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs om rätten att förbjuda utlämnande av uppgifter för direktmarknadsföring, men eftersom artikeln inte verkar omfatta några andra av de situationer som avses i paragrafen kan en särskild bestämmelse anses motiverad också i fråga om 4 §.

För ändamål enligt 3 § får fysiska personer däremot endast förbjuda att hans eller hennes kontaktuppgifter lämnas ut. Det är fråga om en enskild överlåtelse som hänger samman med sådana intressen hos en tredje part som åsidosätter den registrerades rätt att helt förbjuda att hans eller hennes personuppgifter lämnas ut. Exempelvis namnuppgifter behövs bl.a. när det i samband med köp av ett trafikmedel finns behov av att verifiera trafikmedlets ägare enligt registret.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om juridiska personers förbudsrätt. Utöver fysiska personer ska också juridiska personer helt få förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut för ändamål enligt 5 §, eftersom de kan önska skydda någon sådan uppgift som inte kan klassificeras som sekretessbelagd i egentlig mening.

Syftet med förbudsrättigheten enligt de föreslagna 1 och 2 mom. är att ur den registrerades perspektiv möjliggöra en transparent och förståelig rätt att förbjuda att uppgifter lämnas ut. Det har inte ställts upp några formkrav för förbudet, men Trafiksäkerhetsverket ska följa förfarandereglerna i artikel 12 i den allmänna dataskyddsförordningen. Förbudsrätten ska genomföras skilt för varje användare via Trafiksäkerhetsverkets elektroniska servicekanal. Vid genomförandet av den elektroniska tjänsten för hantering av förbud bör särskild vikt fästas vid handledning och rådgivning till den registrerade. Ett förbud mot direktmarknadsföring kan t.ex. hindra att för den registrerade gynnsamma påminnelser om besiktning skickas.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om begränsningar av utlämnande i samband med spärrmarkering. Om spärrmarkering föreskrivs i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster. Enligt 36 § 2 mom. i den lagen ansökan om spärrmarkering göras hos magistraten skriftligen eller på något annat bevisligt sätt. En spärrmarkering som införts i befolkningsdatasystemet uppdateras via ett programgränssnitt i Tra-

fiksäkerhetsverkets register. I det föreslagna 3 mom. föreskrivs att begränsningen för utlämnande av uppgifter ska utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn när spärrmarkeringar som införts i Befolkningsregistercentralen överförs till trafik- och transportregistret. En spärrmarkering i befolkningsdatasystemet är för närvarande mindre omfattande än en spärrmarkering i Trafiksäkerhetsverkets register, t.ex. fordonstrafikregistret, och omfattar inte personens namn. Det som sägs ovan har ansetts behövligt bl.a. för att det inte ska gå att utifrån ett fordons registernummer koppla fordonet till en ägare eller innehavare som har en spärrmarkering.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska de begränsningar som gäller utlämnande inte hindra att uppgifter lämnas ut till myndigheter eller för fullgörandet av lagstadgade uppgifter. Lagstadgade uppgifter som gäller transporter sköts bl.a. av Trafikförsäkringscentralen, trafikförsäkringsbolagen, dem som utför besiktningar, dem som utför registreringar enligt avtal, examinatorer för förarexamen och dem som behandlar kort för övervakningsutrustning i vägtrafiken. Både om förbud att överlåta adressuppgifter och om spärrmarkering föreskrivs i 20 § i lagen om fordonstrafikregistret.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket när det lämnar ut uppgifter som avses i 3 mom. som omfattas av en överlåtelsebegränsning samtidigt underrätta mottagaren om begränsningen samt om begränsningar som gäller användning av och skydd för uppgifterna. Syftet med detta förfarande är att säkerställa att den som får uppgifterna är medveten om uppgifternas särskilda art och kan planera utnyttjandet av sina egna uppgifter och sin skyddsprocess så att de aspekterna beaktas. Meddelandet ska innefatta information om att överlåtelsebegränsningen i trafik- och transportregistret också gäller en fysisk persons namn och alltså är mer omfattande än enligt 36 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster.

8 §. *Hantering av egna uppgifter*. Med egna data (*My Data*) avses sådana personuppgifter som den registeransvarige låter den registrerade hantera så, att den registrerade faktiskt kan hantera styra utnyttjandet av sina egna data. Uppgifter som samlats in för fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets myndighetsuppgifter kan utnyttjas vid utvecklandet och genomförandet av tjänster som bygger på egna data.

Enligt artikel 20 i dataskyddsförordningen ska den registrerade ha rätt att få ut de personuppgifter som rör honom eller henne och att överföra dem till en annan registeransvarig. Den registrerade har rätt att få uppgifterna i ett strukturerat, allmänt använt och maskinläsbart format. Den registrerade har rätt att få sina personuppgifter flyttade direkt från en registeransvarig till en annan, om det är tekniskt möjligt. Rätten att överföra uppgifter från ett system till ett annat genomförs endast om rättsgrunden för behandlingen av personuppgifter är ett samtycke eller avtal. En förutsättning är också att personuppgifterna behandlas automatiskt. Den registrerades rätt får inte påverka andras rättigheter och friheter på ett ogynnsamt sätt.

För Trafiksäkerhetsverkets del ska den registrerades rätt enligt förordningen att överföra uppgifter från ett system till ett annat inte tillämpas, eftersom rättsgrunden för behandlingen är en lagstadgad skyldighet för Trafiksäkerhetsverket.

Varken i artikel 20 i dataskyddsförordningen eller någon annan artikel som gäller den registrerades rättigheter föreskrivs det om handlingsutrymmet på artikelnivå. Däremot föreskrivs det kollektivt om begränsning av den registrerades rättigheter i artikel 23. Som grund för det nationella handlingsutrymmet ska alltså artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Enligt artikel 6.3 kan den nationella rättsgrunden innehålla bestämmelser om vilka registrerade som behövs samt till vilka sammanslutningar och för vilka ändamål personuppgifter får lämnas ut. Ett

syfte som är förenligt med ett allmänt intresse är att främja behandlingen av den registrerades egna data samt nyttjandet av uppgifterna i trafik- och transportregistret. Att den registrerades rättigheter utvidgas förorsakar inga problem i fråga om proportionaliteten: den registrerades rättigheter utvidgas och skyldigheten gäller endast myndigheten, så det har inga allmänna konsekvenser för den registeransvariges skyldigheter.

Trafiksäkerhetsverkets gränssnitt gör det möjligt att hämta de uppgifter om de registrerade via gränssnitt i maskinläsbart format. Man ska observera att en privat tjänsteleverantör kan hämta uppgifterna enligt en persons önskemål. Trafiksäkerhetsverket ska inte administrera den registrerades samtycken och tar inte heller ansvar för annan fjärranvändning, hantering eller andra aktiviteter som gäller egna data. I näringsverksamhet som gäller egna data genomförs de tekniska och operativa lösningar som gör det möjligt för den registrerade att hantera och utnyttja sina egna data ofta av flera olika aktörer. Det ska vara möjligt för den registrerade att jämföra olika tjänsteproducenters tekniska och operativa lösningar. Samtidigt ökar också konkurrensen mellan olika tjänsteproducenter. Kravet på exakt lag behöv i fråga om öppna gränssnitt, eftersom gränssnitt i nuläget är det enda effektiva sättet att kopiera data.

Personuppgifter i egna data kan hanteras från flera olika källor. Alla personuppgifter förvandlas dock inte till egna data, och det är inte ändamålsenligt att de registrerade kan hantera uppgifter om sina egna förseelser. På grund av det som sägs ovan föreslås det i paragrafen en bestämmelse om att uppgifter som har fåtts från straffregistret eller bötesregistret och uppgifter om tillsyn och påföljder inte ska utgöra egen data.

AVDELNING VI: Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.: Administrativa påföljder och ändringssökande

1 §. *Tillämpningsområde.* Det föreslås att tillämpningsområdet för kapitlet om administrativa påföljder och ändringssökande ändras så att det i stället för tillstånd som beviljas fysiska och juridiska personer talas om persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Ändringen motsvarar den ändring som föreslås i definitionen i I avd. 1 kap. 1 §. Syftet med ändringen är att tydligare betona att i lagen både behandlas både sådana tillstånd som endast kan beviljas fysiska personer (förartillstånd, flyglicens, läkares godkännande), och sådana som kan beviljas antingen organisationer (sammanslutningar, företag) eller fysiska personer.

När också bestämmelserna om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare tas in i lagen preciseras tillämpningsområdet ytterligare så att bestämmelserna om administrativa påföljder inte tillämpas på yrkeskompetenskort för buss- och lastbilsförare, med undantag för den bestämmelse där innehavare av yrkeskompetenskort berättigas att begära att kortet återkallas. Detta motsvarar nuläget. Yrkeskompetenskort beviljas personer som har den utbildning som krävs. Den förutsättningen kan inte upphöra, så till den delen finns inget behov av återkallande. Om innehavaren av ett yrkeskompetenskort handlar i strid med reglerna för verksamheten ska behovet av påföljder bedömas av polisen, som beroende på förseelsens art kan ge utfärda en anmärkning, en varning eller en ordningsbot eller inleda en förundersökning.

2 §. *Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd*. Det föreslås att paragrafen om återkallande, anmärkning och varning ändras så, att bestämmelserna om anmärkning och varning flyttas til en skild paragraf och bestämmelsen om återkallande av tillstånd preciseras så att de bestämmelser som hittills har tillämpats inom luftfarten, sjöfarten och järnvägstrafiken beaktas bättre. Det förutsätter att paragrafens rubrik ändras. För klarhetens skull föreslås det att ändra hela paragrafen.

I paragrafen bekräftas att ett tillstånd i stället för att återkallas också kan ändras eller begränsas. Eftersom återkallandet av ett tillstånd är alltid en sträng åtgärd ur verksamhetsutövarens perspektiv, är det motiverat att behålla lindrigare åtgärder parallellt med återkallande. I stället för att ett tillstånd återkallas ska det kunna ändras eller begränsas t.ex. om en verksamhetsutövare har flera verksamhetsställen och det upptäcks brister i verksamheten endast vid ett verksamhetsställe. Ett annat exempel kan vara att en utbildningsanordnare har godkänts för att tillhandahålla flera olika utbildningar, men saknar kompetent personal endast för ett delområde. I en sådan situation är det förenligt med principen om minsta olägenhet att i stället för återkallande endast begränsa godkännandet till att gälla sådan utbildning för vilken det finns kompetent personal. En motsvarande bestämmelse finns i 148 § i luftfartslagen.

Det föreslås också att grunden för återkallande av tillstånd enligt 2 mom. 3 punkten preciseras så, att grund för återkallande också kan vara att det av någon annan orsak finns grundat skäl att misstänka att tillståndsinnehavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller utöva den verksamhet tillståndet avser på ett säkert sätt. Om säker skötsel av uppgifter eller säkert utövande av verksamhet föreskrivs i stället för i denna lag i annan transportlagstiftning, såsom luftfartslagen, sjölagen, järnvägslagen eller t.o.m. i EU-förordningar som ska tillämpas på verksamheten. Ur trafiksäkerhetens perspektiv är det för att skydda passagerare och andra som rör sig i trafiken nödvändigt att tillsynsmyndigheten kan ingripa i ett tillstånd om det upplevs att verksamhetens säkerhet äventyras. En motsvarande bestämmelse finns i 148 § i luftfartslagen och i 10 § i behörighetslagen. I 20 § i lagen om fartygspersonal, enligt vilken grunder för återkallande är att innehavaren i väsentlig grad eller upprepade gånger har brutit mot bestämmelserna eller föreskrifterna om sjöfart eller genom sin verksamhet i övrigt har visat allmän likgiltighet för bestämmelserna eller föreskrifterna, återspeglas samma tanke trots att ordet säkerhet inte används i själva bestämmelsen. De flesta trafikregler syftar till säkerhet eller smidighet, och brott mot reglerna försätter andra i fara.

Som tredje moment i paragrafen föreslås en specialbestämmelse som gäller persontillstånd inom luftfarten, sjöfarten och järnvägstrafiken, enligt vilken Trafiksäkerhetsverket dessutom för viss tid eller helt får återkalla behörighetsbrev, intyg över specialkompetens och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iaktta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

Bestämmelsen motsvarar 143 § 1 mom. 5 punkten i luftfartslagen och 20 § 1 mom. 2 punkten i lagen om fartygspersonal. Det kan anses motiverat att personer som sköter uppgifter som inverkar på trafiksäkerheten förutsätts ha en attityd som innebär att de regler som gäller för verksamheten följs.

Det föreslås att två nya moment fogas till paragrafen. Enligt det nya 4 mom. ska ett tillstånd kunna återkallas endast om inte någon annan åtgärd kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Bestämmelsen återspeglar den ändring riksdagen gjorde i den aktuella paragrafen i den form lagen godkändes. Den andra bestämmelsen, enligt vilken ett återkallande enligt 2 mom. 2 punkten och 3 mom. ska fastställas för viss tid som står i proportion till förseelsens allvarlighetsgrad eller tillsvidare, baserar sig på bestämmelserna i luftfartslagen och lagen om fartygspersonal.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i de fall som avses i 2 mom. omedelbart få beslagta ett tillstånd för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska det returneras utan dröjsmål. Förebilden för bestämmelsen finns i lagen om fartygspersonal. Enligt

lagen om fartygspersonal ska persontillstånd beslagtas av gränsbevakningsväsendet, Tullen eller polisen, men de myndigheterna ska sända handlingen till Trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelserna om återkallande av tillstånd och begränsning av den verksamhet tillståndet avser berör näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen, och begränsningar i den ska vara proportionella. I synnerhet inom luftfarten och sjöfarten, men också inom järnvägssektorn, beskrivs t.ex. grunderna för att återkalla certifikat och behörighetsbrev mycket allmänt. I de bestämmelserna betonas säkerhetstänkandet och skyddet för andra som agerar inom transportsystemet. Det har ansetts viktigt att det är möjligt att genast ingripa i verksamhet som äventyrar säkerheten. Bestämmelsernas godtagbarhet i förhållande till 18 § i bedöms närmare i stycket "Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning" i denna proposition. Inom luftfarten, sjöfarten och järnvägstrafiken är det också typiskt att tillståndsinnehavares verksamhet också bedöms ur ett bredare perspektiv enligt de bestämmelser som gäller verksamheten. Exempelvis inom luftfaten finns de flesta bestämmelser som styr verksamheten i nuläget i direkt tillämpbar EU-lagstiftning.

Bland grunderna för återkallande enligt 3 mom. kan tre grupper klart urskiljas. 1 punkten gäller sådana situationer när förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid. Fristens längd beror på bristens art. Om det t.ex. förekommer brister i fråga om soliditetskraven, kan en frist på flera månader fastställas för att få det ekonomiska läget i skick. Om det dock t.ex. är oklart om en förare uppfyller de medicinska kraven, kan fristen vara väldigt kort. Ett återkallande enligt 2 punkten har straffkaraktär. Återkallandet syftar till att avbryta en verksamhet som strider mot bestämmelserna. Återkallande får endast tillgripas om en anmärkning eller varning inte kan anses tillräckliga. 3 punkten har karaktären av säkringsåtgärd och är avsedd att tillämpas endast i yttersta fall. Den kan t.ex. tillämpas om det finns grundat skäl att misstänka att en fysisk person som är tillståndsinnehavare är självdestruktiv.

I paragrafen nämns inga exakta tidsfrister för återkallande, men sådana återkallanden på grund av förseelser som avses i 2 mom. 2 punkten och 3 mom. ska bestämmas att vara i kraft en viss tid som står i proportion till förseelsens grovhet. I fråga om företags eller yrkesutövares tillstånd kan också ett väldigt kortvarigt återkallande få betydande konsekvenser för företagets eller personens ekonomi. Å andra sidan, om verksamheten huvudsakligen bedrivs under sommarsäsongen (t.ex. en medlem av besättningen på ett fartyg som trafikerar i skärgården sommartid), får ett återkallande vintertid inte motsvarande konsekvenser som om det förläggs till sommarsäsongen. I allmänhet ska ett återkallande på grund av en förseelse inte få vara längre än några månader.

Eftersom återkallandet av sådana tillstånd som avses i denna lag i de flesta situationer inverkar på den frihet att idka näring som skyddas i grundlagen, ska också andra alternativ som lagen erbjuder beaktas då ett återkallande övervägs. En person eller ett företag som handlar i strid med bestämmelserna kan åläggas att korrigera felet eller försummelsen t.ex. vid hot om vite som föreläggs med stöd av 4 § i samma kapitel. Som ovan påpekas, ska det i samband med ett återkallande alltid bedömas om en anmärkning eller varning kan vara tillräcklig.

Dessutom ska den allmänna rättsprincip beaktas, enligt vilken samma gärning inte får bestraffas två gånger (principen *ne bis in idem*). Om tillståndsinnehavaren har dömts till straff för gärningen enligt strafflagen eller någon annan lag, finns det ingen grund för ett återkallande för viss tid.

2 a §. *Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik*. I 1, 2 och 3 mom. föreslås mer detaljerade bestämmelser om återkallande om koncessioner för järnvägsfö-

retag. Bestämmelsen motsvarar i sak 15 § i gällande järnvägslag. Under beredningen av bestämmelsen har EU-kommissionen föreslagit en tydligare beskrivning av finska myndigheters skyldighet att meddela om återkallande av tillstånd till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Den preciseringen finns i 3 mom.

I 4–6 mom. föreskrivs om återkallande av sådana förarbevis som avses i II avd. 7 kap. i denna lag. I 3–5 mom. föreskrivs om återkallande av sådana förarbevis som avses i II avd. 7 kap. i denna lag. Paragrafen motsvarar till denna del 10 § i behörighetslagen och baserar sig på artikel 29.4a i lokförardirektivet, där det föreskrivs om vilka åtgärder den behöriga myndigheten ska vidta om den konstaterar att en förare inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av förarbevis.

I 3 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket att utan dröjsmål meddela om sitt beslut att återkalla ett förarbevis utom till föraren också till en sådan järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som verket känner till. Skyldigheten att meddela utan dröjsmål behövs för att järnvägsoperatören så snart som möjligt ska få vetskap om att förarbeviset har återkallats.

I 4 mom. föreskrivs om situationer när begäran om återkallande av ett förarbevis har kommit från en behörig myndighet i en annan EES-stat. I enlighet med kraven i artikel 29.4b i lokförardirektivet ska ärendet då avgöras inom fyra veckor och den behöriga myndighet som gjort begäran, Europeiska kommissionen samt de behöriga myndigheterna i andra EES-stater ska meddelas om beslutet.

I 5 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket att meddela om förfarandet för att återfå förarbeviset när verket har återkallat en förares förarbevis i enlighet med denna paragraf. I artikel 29.4a i lokförardirektivet förutsätts det att den behöriga myndigheten anger det förfarande som ska följas för att återfå förarbeviset.

2 b §. *Återkallande av färdskrivarkort*. Paragrafen motsvarar i huvudsak 92 d § i vägtrafiklagen. I paragrafen föreslås en ändring så att författningshänvisningen gäller den nya färdskrivarförordningen, samt att Skattestyrelsen ändras till Skatteförvaltningen. Dessutom föreslås det att paragrafen preciseras så att en kortinnehavare ska ges tillfälle att korrigera ett fel eller en brist som upptäckts i förutsättningarna för beviljande innan kortet återkallas.

Justitieministeriet har i sitt utlåtande fäst uppmärksamhet vid att återkallande av tillstånd bör knytas till allvarliga förseelser. Till den del klandervärd verksamhet föreslås ligga till grund för återkallande enligt denna paragraf (t.ex. om tillsynsmyndigheten använder kontrollkort i strid med dess ändamål eller ett företag använder ett annat företags kort i avsikt att försvåra tillsynen över kör- och vilotider) ska alla sådana gärningar i regel betraktas som allvarliga förseelser. Genom sådana gärningar försöker aktörerna producera felaktiga data för bedömningen av hur kör- och vilotiderna iakttas, och myndigheterna använder sin tillsynsbehörighet för andra syften.

Dessutom bör det noteras att myndigheterna ges prövningsrätt enligt paragrafen. I fråga om mindre gärningar, t.ex. vid lindrig ovarsamhet, får Trafiksäkerhetsverket utfärda en anmärkning eller varning enligt det som sägs i 2 c § eller helt låta bli att vidta några åtgärder.

Den förordning som avses i 5 mom. är densamma som i föregående paragraf.

2 c §. *Anmärkning och varning*. I den föreslagna 2 c § ingår de bestämmelser som ingick i den ursprungliga 2 § om anmärkning och varning, med den preciseringen att i paragrafen utom till

den verksamhet tillståndet gäller också hänvisas till skötseln av den uppgift tillståndet gäller. Den preciseringen kan anses motiverad nu, då bestämmelsen ska tillämpas både på persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare.

Anmärkning och varning tas i bruk som möjliga påföljder också i fråga om anmälningspliktig verksamhet. Det ska vara möjligt att utsträcka påföljderna att omfatta också sådana ansvarspersoner som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket. Ändringsförslaget baserar sig på de nya bestämmelser om anmälda aktörer som håller på att färdigställas inom EU och i vilka det kommer att föreslås att de nationella myndigheterna ska kunna rikta påföljder till aktörer som utövar anmälningspliktig verksamhet och också till deras ansvarspersoner, också om de inte har ett tillstånd som en myndighet utfärdat. Sanktioner som kan tillämpas på anmälningspliktiga aktörer är vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 4 §, men de sanktionerna är dåligt lämpade för de ansvarspersoner aktörerna utnämnt. Det föreslås att anmärkning och varning ska kunna tillämpas som sanktioner om dessa aktörers eller deras ansvarspersoners verksamhet strider mot bestämmelser eller föreskrifter, och att om en varning ska göras en anteckning i registret.

3 a §. *Förfarande i fråga om ett godkännande som beviljats av Undervisnings- och kulturministeriet för ett utbildningscentrum som erbjuder utbildning för grundläggande yrkeskompetens*. I frågor som gäller yrkeskompetens för vägtransporter har en klar uppgiftsfördelning rått mellan Undervisnings- och kulturministeriet och Trafiksäkerhetsverket. Som framgår av II avd. 3 kap. 10 §, godkänner Undervisnings- och kulturministeriet utbildningscentra som har av undervisnings- och kulturministeriet med stöd av 22 § i lagen om yrkesutbildning (531/2017) beviljat tillstånd att anordna examina och utbildning. Undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsgren svarar också för tillsynen över sådana utbildningscentra i enlighet med IV avd. 1 kap. 16 §. Därför är det naturligt att Undervisnings- och kulturministeriet också svarar för administrativa påföljder som gäller tillstånd. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 14 § 2 mom. i gällande yrkeskompetenslag.

3 b §. *Förfarande i fråga om ett förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat*. Paragrafen motsvarar 11 § i behörighetslagen och baserar sig på artikel 29.4b i lokförardirektivet, där det föreskrivs om återkallande av ett förarbevis som beviljats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. Om Trafiksäkerhetsverket anser att ett sådant förarbevis som avses i II avd. 7 kap. i denna lag, och som beviljats i en annan EES-stat, inte uppfyller förutsättningarna för erhållande av behörighetsbevis, ska verket enligt 1 mom. begära att den behöriga myndighet som har beviljat förarbeviset återkallar det. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

I 2 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket att begära Europeiska kommissionens utlåtande om ett beslut som en behörig myndighet har fattat i enlighet med 1 mom., om Trafiksäkerhetsverket inte anser att den behöriga myndighetens beslut är sakligt motiverat. Verket ska också kunna begära att kommissionen vid behov vidtar korrigerande åtgärder. Genom momentet genomförs artikel 25.5 i lokförardirektivet.

3 c §. *Verksamhetsförbud i vissa fall*. I paragrafen föreskrivs om verksamhetsförbud i vissa fall. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få förbjuda en sådan förare som avses i II avd. 7 kap. i denna lag att framföra rullande materiel på bannätet tillsvidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet. Bestämmelsen motsvarar 13 § i behörighetslagen till den del den gäller förbud att framföra rullande materiel. Trafiksäkerhetsverket ska också få förbjuda en förare att arbeta på Finlands bannät medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av II avd. 7 kap. 13 § 3

mom. Ett sådant förbud som avses i 1 mom. kan utfärdas för en förare tillsvidare eller för viss tid. Förbud att framföra rullande materiel grundar sig på artikel 29.4 i lokförardirektivet.

Liksom när tillstånd återkallas enligt 2 § är det också här fråga om en begränsning av den näringsfrihet som skyddas i 18 § i grundlagen. Begränsningen av näringsfriheten kan dock anses befogad, eftersom ett kriterium är att föraren orsakar ett allvarligt hot mot järnvägssystemets säkerhet. En enskild persons näringsfrihet måste ge vika för ett mer allmänt intresse, dvs. för skyddet av andra personers liv, hälsa och egendom.

I enlighet med kraven i artikel 29.4 andra stycket ska verket på det sätt som föreskrivs i 2 mom. underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-länders behöriga myndigheter om ett förbud. Om Trafiksäkerhetsverket på det sätt som avses i 3 a § 1 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket dessutom förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen slutligt avgjort ärendet. Ett förbud att framföra rullande materiel på bannätet får då förlängas, om behandlingen av ärendet i kommissionen i enlighet med artikel 29.5 i lokförardirektivet kräver det.

Bestämmelsen i 3 mom. motsvarar 51 § i luftfartslagen. Trafiksäkerhetsverket ska inte få återkalla ett persontillstånd som en utländsk myndighet beviljat, men enligt samma kriterier som det kan återkalla ett persontillstånd för luftfart som beviljats i Finland ska verket få förbjuda en utländsk tillståndsinnehavare att verka i Finland.

3 d §. *Förfarande vid misstanke om fylleri i sjötrafik*. Den föreslagna 3 d § motsvarar 20 § 3 mom. och den senare bestämmelsen i 4 mom. i lagen om fartygspersonal.

3 e §. *När ett trafiktillstånd förfaller*. Den föreslagna 3 e § motsvarar 150 § 1 punkten i luftfartslagen.

3 f §. *Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat*. I paragrafen föreskrivs det allmänt om det förfarande som ska iakttas när ett tillstånd har beviljats i någon annan stat än Finland och tillståndsinnehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Enligt paragrafen får Trafiksäkerhetsverket underrätta en behörig myndighet i en annan stat om verket har skäl att misstänka att innehavaren av ett tillstånd för verksamhet enligt denna lag som den andra staten har beviljat inte längre uppfyller villkoren för tillståndet. Ett meddelande ska kunna göras om inte något annat föreskrivs i någon annan lag eller följer av någon internationell förpliktelse.

3 g §. *Återkallande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen.* Paragrafen motsvarar 89 § i bemanningsförordningen. Bestämmelserna höjs endast upp till lagnivå på det sätt som förutsätts i grundlagen.

5 §. *Begäran om omprövning*. När tillämpningsområdet för lagen om transportservice utvidgas, bör flera specialbestämmelser om ändringssökande tas in i lagen. Eftersom ändringssökande i den ursprungliga texten behandlas i en enda paragraf, blir texten väldigt tungläst om den kompletteras. Därför föreslås det att paragrafen om ändringssökande delas upp på fyra olika paragrafer, av vilka den första som ersätter den ursprungliga 5 § handlar om begäran om omprövning, den andra dvs. den nya 6 §, om besvär hos förvaltningsdomstolen, den tredje dvs. den nya 7 § om besvär hos marknadsdomstolen och den fjärde dvs. den nya 8 § om besvär hos högsta förvaltningsdomstolen. Dessutom föreslås i den nya 9 § bestämmelser om

ändringssökande i upphandlingsärenden och i 10 § om besvärsanvisning i ärenden som gäller yrkeskompetens och persontillstånd.

I den föreslagna 5 § föreskrivs det om i vilka beslut omprövning får begäras. I 1 mom. anges huvudregeln enligt vilken ändring i alla beslut enligt denna lag, med de undantag som förtecknas i momentet, söks hos den myndighet som fattat beslutet. Enligt 6 § 2 mom. 7 punkten får ett beslut med anledning av en begäran om omprövning överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

Enligt 2–4 mom. ska omprövning begäras hos en annan instans än den som fattat beslutet. Det gäller när någon annan instans än en myndighet fattar beslutet. Andra momentet gäller av Trafiksäkerhetsverket godkända utbildningscentra som erbjuder utbildning för yrkeskompetens, examinatorer för prov i järnvägstrafiken, utbildningsanordnare inom sjöfarten, innehavare av utbildningstillstånd inom luftfarten, organisationer som beviljar kabinbesättningsintyg samt utlåtanden och beslut som utfärdats inom läkarsystemet. I 3 mom. föreskrivs om beslut om kompletterande intyg som fattas av järnvägsföretag. I 4 mom. föreskrivs om beslut som fattas vid fullgörandet av myndighetsuppgifter som lagts ut i enlighet med IV avd. 4 kap.

6 §. *Besvär hos förvaltningsdomstolen*. I den föreslagna 6 § föreskrivs om besvär hos förvaltningsdomstolen. Paragrafen motsvarar nuläget. I paragrafens första moment hänvisas till förvaltningsprocesslagen och till den huvudregeln enligt vilken beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

Enligt 2 mom. får sådana ärenden på vilka förfarandet med begäran om omprövning inte ska tillämpas överklagas genom beslut hos förvaltningsdomstolen utan föregående begäran om omprövning enligt 5 §. Enligt bestämmelsen för genom besvär hos förvaltningsdomstolen sådana beslut överklagas som gäller återkallande av tillstånd, återkrav av ersättning, Undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum enligt II avd. 3 kap. 10 § 3 mom. och polisens beslut om återkallande av yrkeskompetensbevis. Dessutom får beslut med anledning av en begäran om omprövning enligt denna lag överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

Som motivering för att avvika från det primära förfarandet med begäran om omprövning i de ärenden som förtecknas ovan framförs följande, och samtidigt hänvisas till regeringens proposition 230/2014 rd. om utvidgandet av tillämpningsområdet för begäran om omprövning och besvärstillstånd. Återkrav av ersättningar enligt 2 mom. 1 punkten anses vara en av de frågor som är synnerligen betydelsefull med tanke på partens rättsskydd, och som det är viktigt att vid behov snabbt få till behandling vid domstol.

Också näringstillståndsärenden har ansetts vara sådana som ska utredas särskilt noggrant redan i första skedet av förvaltningsförfarandet eller som vanligen innefattar krävande juridiska bedömningar. Därför ska förfarandet med begäran om omprövning inte tillämpas på återkallande av tillstånd enligt 2 mom. 2 punkten.

Beslut om vite eller hot om utförande eller avbrytande enligt 2 mom. 3 punkten hör till de ärenden som är synnerligen betydelsefulla för partens rättssäkerhet, som det är viktigt att vid behov snabbt få till behandling vid domstol och på vilka förfarandet med begäran om omprövning inte ska tillämpas.

Beslut enligt 2 mom. 4 punkten som fattats med stöd av EU:s lagstiftning anses också vara sådana på vilka förfarandet med begäran om omprövning inte ska tillämpas. Till den delen motsvarar bestämmelsen gällande kollektivtrafiklag och godstrafiklag, som har ändrats genom den

tidigare nämnda regeringspropositionen 230/2014 rd om utvidgandet av tillämpningsområdet för begäran om omprövning och besvärstillstånd.

Eftersom undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentra enligt 2 mom. 5 punkten berör utövande av näring och därför bör kunna fås till behandling vid förvaltningsdomstolen så snart som möjligt, tillämpas inte förfarandet med begäran om omprövning på sådana beslut.

Beslut enligt 2 mom. 6 punkten om återkallande av yrkeskompetensprov kan jämföras med näringstillståndsärenden, och förfarandet med begäran om omprövning är inte tillämpligt på dem.

Beslut enligt 2 mom. 7 punkten som getts med anledning av begäran av omprövning får enligt förvaltningsprocesslagen överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

Under remissrundan har tredje momentet aktualiserats, enligt vilket vite och hot om utförande eller avbrytande som avses i denna lag får verkställas trots besvär, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat. Den gällande bestämmelsen har motiverats med att sådana beslut som avses i paragrafen i huvudsak gäller situationer när verksamhet som strider mot kraven äventyrar trafiksäkerheten eller passagerarnas rättigheter. De påföljder som avses i denna paragraf kan tillämpas t.ex. vid olovligt bedrivande av transporter, och i sådana situationer kan bristen bero på oförmåga eller ovilja att uppfylla de säkerhetskrav som gäller vid bedrivandet av transporter. De sanktionerna kan också tillämpas på transportaktörer som inte iakttar sina skyldigheter i fråga om passagerares rättigheter enligt EU-förordningarna. Med beaktande av de situationer när denna paragraf är avsedd att tillämpas har det ansetts motiverat att besluten enligt huvudregeln ska vara verkställbara trots besvär. Ett skydd för aktörerna är dock att besvärsmyndigheten kan besluta att verkställigheten ska avbrytas eller skjutas upp om den inte anser att omedelbar verkställighet är befogad.

I fråga om beslut av sådana utbildningscentra som undervisnings- och kulturministeriet godkänt och som avses i 4 mom. hänvisas till bestämmelserna om ändringssökande i lagen om yrkesutbildning.

7 §. *Besvär hos marknadsdomstolen*. I den föreslagna 7 § föreskrivs om besvär hos marknadsdomstolen. Den föreslagna paragrafen motsvarar nuläget utom att ändringssökande i upphandlingsärenden regleras särskilt i 9 §.

8 §. *Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*. I den föreslagna 8 § föreskrivs om besvär hos högsta förvaltningsdomstolen. Enligt 1 mom. får beslut av förvaltningsdomstolen överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

I 2 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs om möjligheten att överklaga beslut av marknadsdomstolen genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.

9 §. *Besvär i upphandlingsärenden*. I den föreslagna 9 § föreskrivs om besvär i upphandlingsärenden. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen gällande bestämmelser. I fråga om upphandlingsärenden är det mer ändamålsenligt att föreskriva om besvär i en paragraf än att dela upp bestämmelserna enligt i vilken rättsinstans besvär ska anföras.

10 §. *Anvisning om ändringssökande*. Bestämmelsen motsvarar i tillämpliga delar 95 § 2 mom. i körkortslagen, i vars motiveringar det inte har ansetts nödvändigt att ge sökanden nå-

got annat beslut än själva tillståndet eller någon anvisning om ändringssökande till tillstånd som beviljas enligt ansökan och inte innehåller några villkor eller begränsningar.

2 kap.: Straffbestämmelser

1 §. *Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik*. Det föreslås att paragrafen om olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik ändras så att den också omfattar olovliga gärningar i järnvägstrafiken och luftfarten. Den nya 3 punkten motsvarar 85 § i järnvägslagen och i momentet föreskrivs om påföljder om järnvägstrafik bedrivs utan att förutsättningarna enligt II avd. 5 kap. uppfylls.

Den nya 4 punkten motsvarar 23 § i lagen om spårbunden stadstrafik och i momentet föreskrivs om påföljder om spårbunden stadstrafik bedrivs utan att förutsättningarna enligt II avd. 6 kap. uppfylls.

Det föreslås att paragrafen om olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik kompletteras med en 5 punkt så att den omfattar luftfartsförseelse, som tidigare varit straffbar enligt 178 § 12 punkten i luftfartslagen.

3 §. *Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens*. Det föreslås att paragrafen ändras så att den utöver brott mot bestämmelserna om körtillstånd för taxiförare också gäller brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för buss- och lastbilsförare, sjöfartsförseelse enligt lagen om fartygspersonal samt brott mot bestämmelserna om behörighet för innehavare av personintillstånd enligt luftfartslagen. I det första momentet behandlas sådana gärningar där tillräknande förutsätter uppsåt eller vårdslöshet. Gärningarna i 3 punkten behandlades tidigare i 24 § 1 mom. i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare. Gärningarna i den nya 4 punkten motsvarar 178 § 9 punkten i luftfartslagen.

I det nya 2 mom. föreskrivs om påföljden för sådana gärningar där tillräknande förutsätter uppsåt eller grov vårdslöshet. Det gäller brott mot bestämmelserna om behörighetskrav inom sjöfarten i II avd. 10 kap. 3–8 §, brott mot skyldigheten att förvara och uppvisa behörighetsbrev, intyg över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 17 § i samma kapitel samt brott mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare. Momentet motsvarar 39 § 1 mom. 4–6 punkten mom. i lagen om fartygspersonal. I 40 § i lagen om fartygspersonal föreskrivs dessutom om åtgärdseftergift. Enligt 1 mom. i den paragrafen behöver åtal för förseelsen inte väckas eller straff inte dömas ut om en sjöfartsförseelse är ringa eller de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är. Det kan inte anses behövligt att överföra den bestämmelsen till denna lag, eftersom det kan anses att den principen uttrycks i 1 kap. 7 § i lagen om rättegång i brottmål (689/1997).

Enligt 40 § 2 mom. i lagen om fartygspersonal kan Trafiksäkerhetsverket utan att vidta andra åtgärder ge den skyldige en anmärkning om en förseelse uppenbart är sådan som anges i 1 mom. Den bestämmelsen kan anses reflektera principen ne bis in idem, och därför kan det inte heller anses behövligt att ta in den bestämmelsen i lagen.

Eftersom paragrafen i fortsättningen också ska gälla förseelser som begås av fartygsbesättningar och flygbesättningar, föreslås det att orden "för förare" stryks i paragrafens rubrik så att den lyder "Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens".

4 §. *Olovlig trafikutbildningsverksamhet*. Det föreslås att i 4 § föreskrivs om olovlig trafikutbildningsverksamhet. I bestämmelsen sammanförs bestämmelserna om påföljder i lagen om

yrkeskompetens för buss- och lastbilsförare (24 §) och luftfartslagen (178 § 13 punkten). Dessutom föreskrivs i paragrafen om påföljder för bedrivande av sådan utbildningsverksamhet som avses i II avd. 11 kap. utan sådant godkännande som avses i det kapitlet eller i strid med villkoren för godkännandet. I sjöfarten är det fråga om en ny förseelse, eftersom sjöfartsmyndigheternas tillstånd inte tidigare krävts för utbildning. I vägtrafiken har brottsbenämningen varit brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare och i luftfarten luftfartsförseelse. I denna lag föreslås det att benämningen olovlig trafikutbildningsverksamhet ska användas för alla utbildningsförseelser.

5 §. *Olovlig specialluftfart*. I 5 § föreslås en bestämmelse om olovligt specialluftfart som skulle kräva bruksflygstillstånd enligt II avd. 12 kap. 8 eller tillstånd för specialluftfart enligt flygdriftsförordningen. Bestämmelsen motsvarar i sak 178 b § 13 punkten i luftfartslagen i fråga om bruksflyg. I flygdriftförordningen har det traditionella finländska begreppet bruksflyg (*aerial work*) ersatts med begreppet specialluftfart. Bruksflyg kan inte betraktas som bedrivande av trafik, och därför kan bestämmelsen inte infoga i 1 § i detta kapitel.

6 §. *Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter*. Det föreslås att bestämmelsen om brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter i 105 a § i gällande vägtrafiklag tas in i 6 § i kapitlet med oförändrat innehåll. Artikelhänvisningarna har ändrats till följd av ändringar i färdskrivarförordningen.

VII AVDELNING: IKRAFTTRÄDANDE

1 kap.: Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande. Det föreslås att lagen ska bringas i kraft samtidigt som den ursprungliga lagen om transportservice, och lagen föreslås alltså träda i kraft den 1 juli 2018. När lagen om transportservice träder i kraft övergår tillståndsuppgifter inom vägtrafiken till Trafiksäkerhetsverket. Tillstånden förs in i verkets register. Det är ändamålsenligt att tillstånden kan genomföras direkt till det trafik- och transportregister som föreslås i denna proposition. Eftersom de internationella krav som utgör bakgrunden till de bestämmelser om utbildningsanordnare inom sjöfarten som ingår i förslaget redan är i kraft är det också ur det perspektivet viktigt att lagarna kan bringas i kraft vid den föreslagna tidpunkten.

I 2 mom. föreslås det att sådana läkarundersökningar som ska göras enligt lagen om transportservice inleds, och att också de medicinska kraven börjar tillämpas, först den 1 januari 2019. I 6 mom. 2 punkten föreslås det att godkännanden för sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och företagsläkare inom arbetsplatshälsovården för järnvägstrafiken som Trafiksäkerhetsverket utfärdat och som är i kraft då denna lag träder i kraft ska vara i kraft till den 31 december 2018, varefter läkarna ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 1 § 1 mom.

Avsikten är alltså att genomföra ändringen i järnvägssystemet först efter en sex månaders övergångsperiod, under vilken de läkare som godkänts i det nuvarande järnvägssystemet ännu ska få genomföra granskningar enligt 19 och 20 §. Trafiksäkerhetsverket får alltså godkänna läkare för det nya systemet genast sedan lagen om transportservice har trätt i kraft, men de läkare som godkänts för det nya systemet får börja utföra uppgifter enligt den nya lagen först från och med den 1 januari 2019.

Vidare föreslås det i 2 mom. att den nya 2 a § om tillgång på någon annans vägnar som föreslås tas in i III avd. 2 kap. och 4 § som har samband med den ska tillämpas först från 1.1.2019. Att öppna gränssnitten kräver tekniskt arbete. Också skyldigheterna att öppna gränssnitt för biljett- och betalsystem enligt första fasen av lagen om transportservice, vilkas genomförande-

tidtabell har varit ytterst snäv, gäller delvis samma aktörer. Därför är det skäligt ur aktörernas perspektiv att tillämpa en övergångsperiod för införande av de nya skyldigheterna.

I 3 mom. föreslås det att en bestämmelse om fjärrstyrda luftfartyg som motsvarar 182 § i luftfartslagen ska träda i kraft ska träda i kraft från och med en tidpunkt som föreskrivs särskilt genom förordning av statsrådet. Tills vidare finns inga gällande bestämmelser om fjärrstyrda luftfartyg. Om internationella krav leder till ett behov av att också i Finland skapa ett tillståndssystem för dem, kan statsrådet besluta om saken.

Lagar som föreslås upphävas. I 4 mom. förtecknas åtta lagar som föreslås upphävas genom denna lag. Eftersom sådana uppgifter som nämns ovan och som enligt lagen om transportservice hör till järnvägsläkarsystemet börjar utföras först den 1 januari 2019, föreslås det i 6 punkten i detta moment att motsvarande bestämmelser i behörighetslagen ska tillämpas till och med den 31 december 2018.

Övriga övergångsbestämmelser. I 5 mom. föreslås ingå en övergångsbestämmelse om förnyandet av sådana taxitillstånd som är i kraft när lagen träder i kraft. Enligt gällande lag om taxitrafik är taxitillstånd i kraft tillsvidare. I regeringens proposition om första fasen av lagen om transportservice föreslogs det att taxitillstånd enligt lagen om transportservice likaså ska vara i kraft tillsvidare, men i enlighet med kommunikationsutskottets betänkande (KoUB 3/2017 rd) beslöt riksdagen att göra taxitillstånden tidsbegränsade. Till följd av det beslutet ska lla de 9 600 taxitillstånd som är i kraft när lagen om transportservice träder i kraft förnyas den första juli 2028. Eftersom det inte är helt klart hur giltighetstiden för tillstånd som beviljats innan lagen träder i kraft ska räknas, föreslås en specialbestämmelse i fråga om sådana äldre taxitillstånd som är i kraft tills vidare. Ett alternativ skulle ha varit att alla tillstånd som har beviljats tills vidare ska förnyas inom tio år från att lagen trätt i kraft.

Under perioden 2013–2016 har 422–559 taxitillstånd beviljats per år, och utifrån de behandlingsvolymerna har också de personalresurser uppgiften kräver fastställts. Då taxitrafiktillstånden blir tidsbestämda uppstår en arbetstopp vart tionde år, och då kan behandlingsvolymerna vara nästan tjugofaldiga jämfört med andra år. Därför föreslås en övergångsbestämmelse i vilken förnyandet av de taxitillstånd som är i kraft när lagen träder i kraft periodiseras under en tre års period som inleds tio och ett halvt år från att de tillstånd som är i kraft tills vidare blir tidsbestämda till följd av lagändringen. Det innebär att den första perioden för förnyande av taxitillstånd som beviljats innan lagen trätt i kraft är längre än den tio års period som fastställs i lagen, men det kan anses skäligt med beaktande av att tillstånden har beviljats tillsvidare.

År	Taxitillstånd som förnyats och beviljats (2012 var sista året när tidigare beviljade taxitillstånd förnyades).
2007	622
2008	1 435
2009	1 497
2010	1 226

2011	1 511
2012	1 067
2013	422
2014	465
2015	465
2016	559

Enligt förslaget ska taxitillstånd från 2007 och 2008 förnyas under 2029, taxitillstånd från 2009 och 2010 under 2030, och taxitillstånd som beviljats mellan 2011 och juni 2018 under 2031.

I 6 mom. föreslås en allmän övergångsbestämmelse om tillstånd, godkännanden, registeranmälningar, förbud och beslut som gjorts med stöd av de lagar som föreslås upphävas eller ändras. De ska hållas i kraft giltighetstiden ut och denna lag ska tillämpas på dem. I momentet ingår också särskilda punkter om sådana tillstånd för vilka särskilda arrangemang föreslås.

I 1 punkten finns en övergångsbestämmelse angående sjömansläkare. I nuläget är godkännanden för sjömansläkare i kraft tillsvidare. Enligt förslaget ska godkännandet bli tidsbestämt. Enligt övergångsbestämmelsen ska sjömansläkare som har godkänts innan den föreslagna lagen träder i kraft ha rätt att arbeta som sjömansläkare högst till den 1 juli 2020, varefter läkaren ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 3 § 1 mom.

I 2 punkten föreskrivs om giltigheten för godkännanden för läkare och psykologer som utfärdats i det nuvarande läkarsystemet inom järnvägssystemet. Det föreslås att godkännanden för sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och företagsläkare inom arbetsplatshälsovården för järnvägstrafiken som Trafiksäkerhetsverket utfärdat och som är i kraft då denna lag träder i kraft ska vara i kraft till den 31 december 2018, varefter läkarna ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 1 § 1 mom. För läkarnas del innebär det att godkännandena för sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen som godkänts i det nuvarande läkarsystemet samt företagsläkare inom enheter för företagshälsovård på olika håll i Finland som är godkända som yrkesutbildade personer inom företagshälsovården för järnvägstrafik är i kraft till den 31 december 2018. Om de personerna önskar ansöka om godkännande som järnvägsläkare enligt IV avd. 3 kap. 1 § 1 mom. i denna lag, ska de uppfylla kraven enligt det momentet. Godkännandena för de företagshälsovårdare som i det nuvarande systemet godkänts som yrkesutbildade personer inom företagshälsovården förfaller däremot genast då lagen träder i kraft.

Enligt 3 punkten ska medicinska dispenser för uppgifter som förare som beviljats inom järnvägssystemet hållas i kraft enligt förutsättningarna i tillståndet i fråga, om inte Trafiksäkerhetsverket eller en järnvägsläkare utifrån resultaten i en läkarundersökning som personen genomgår föreskriver något annat. I lokförardirektivet finns inga bestämmelser om medicinsk dispens för förare. Enligt artikel 37.3 3 stycket i lokförardirektivet ska en medicinsk dispens endast vara i kraft på den utfärdande medlemsstatens territorium. Under sin verksamhetstid har Trafiksäkerhetsverket beviljat ca 800 medicinska dispenser, men endast en bråkdel av dem

har beviljats förare. Så länge behörighetslagen är i kraft bör de medicinska dispenser som beviljats förare hållas i kraft under de förutsättningar som anges i momentet.

I 7 mom. behandlas situationen för förare i järnvägstrafiken. De som sköter uppgifter som förare inom järnvägssystemet ska ha förarbrev och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018. Enligt Europeiska järnvägsbyråns uppfattning är en övergångstid som bestäms till 29 oktober 2018 förenlig med tolkningen av lokförardirektivet. Enligt 3 punkten ska av dem som sköter uppgifter som förare då denna lag träder i kraft dessutom inte krävas sådan utbildning på andra stadiet som avses i II avd. 7 kap. 4 § 1 mom. 2 punkten för erhållande av förarbevis. De som sköter uppgifter som förare när lagen träder i kraft ska alltså få förarbrev och kompletterande intyg i enlighet med sin nuvarande behörighet, om de annars uppfyller kraven för förarbrev och kompletterande intyg enligt denna lag.

I 8 mom. ingår en specialbestämmelse om utbildningsanordnare inom sjöfarten, för vilka denna lag innebär att det förutsätts ett godkännande enligt internationella krav. Med stöd av momentet ska utbildningsanordnare få tillhandahålla sjöfartsutbildning enligt II avd. 11 kap. 3 § utan godkännande tills Trafiksäkerhetsverket har avgjort ärendet som gäller godkännande. Syftet med övergångsbestämmelsen är att ge utbildningsanordnarna tillräcklig tid för att förbereda ansökningar och handlingar som har samband med dem. Dessutom ska man bereda sig på att det är svårt att på förhand exakt uppskatta behandlingstiden eftersom Trafiksäkerhetsverket kan komma att ta emot flera ansökningar samtidigt, eftersom det är fråga om en ny verksamhet. Därför ska de nuvarande utbildningsanordnarna enligt övergångsbestämmelsen få fortsätta sin verksamhet tills ett beslut om godkännande utfärdats. Eftersom det inte hittills krävts något godkännande föreslås utbildningsanordnarna sedan lagen trätt i kraft ha ett år på sig att ansöka om godkännande för sin verksamhet och det föreslås att de ska få fortsätta tillhandahålla utbildning utan tillstånd tills Trafiksäkerhetsverket har behandlat deras ansökan.

Enligt 9 mom. ska det vara möjligt att läkare som innan lagen trätt i kraft har varit sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen kan godkännas som järnvägsläkare enligt IV avd. 3 kap. 1 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter. Likaså förslås det i 20 mom. att läkare som godkänts som yrkesutbildade personer inom företagshälsovården i järnvägstrafiken och som arbetat som företagsläkare ska kunna godkännas som järnvägsläkare enligt IV avd. 3 kap. 1 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter. Bestämmelsen behövs för att säkerställa en så smidig övergång som möjligt från det gamla till det nya järnvägsläkarsystemet.

I den föreslagna lagen ingår ett nytt krav på att sjömansläkare ska ha för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter. I 10 mom. ingår en specialbestämmelse om dem som arbetar som sjömansläkare när lagen träder i kraft, men som inte har specialistläkarrättigheter. Med stöd av det momentet ska en sjömansläkare också i fortsättningen godkännas som sjömansläkare trots att han eller hon inte har specialistläkarrättigheter.

I det sista momentet ingår en allmän bestämmelse om förfarandet om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i något beslut som fattats med stöd av någon lag som upphävts genom denna lag hänvisas till någon lag som nu föreslås upphävas. Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i något beslut som fattats med stöd av någon lag som upphävts genom denna lag hänvisas till någon lag som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.

1.2 Lag om ändring av körkortslagen

3 §. *Definitioner.* I 6 punkten ändras hänvisningarna till lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare till hänvisningar till lagen om transportservice.

5 §. *Ålderskrav.* Hänvisningen till lagen om yrkeskompetens i 2 mom. ändras till en hänvisning till lagen om transportservice. I momentet tilläggs en bestämmelse om det att innan den minimiålder som föreskrivs i 1 mom. 5 punkten har uppnåtts berättigar körrätten endast till körningar i anslutning till sådan inlär-ning i arbetet som ingår i studier som avses i momentet.

Hänvisningarna i 3 och 4 mom. till lagen om yrkeskompetens ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

Sakinnehållet i bestämmelserna är oförändrade.

8 a §. *Serviceuppgifter i anslutning till beviljande av körkortstillstånd, körkort och vissa andra tillstånd*. Paragrafen upphävs som obehövlig, eftersom bestämmelsen överförs till IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice.

8 b §. *Avtal om serviceuppgifter*. Paragrafen upphävs som obehövlig, eftersom bestämmelsen överförs till IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice.

8 c §. *Hur ansökningsärenden som gäller körkortstillstånd, körkort och vissa andra tillstånd inleds samt vissa anmälningar*. Paragrafen upphävs som obehövlig, eftersom bestämmelsen överförs till IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice.

8 d §. *Bedömning av serviceproducentens tillförlitlighet*. Paragrafen upphävs som obehövlig, eftersom bestämmelsen överförs till IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice.

9 §. *Att ansöka om körkortstillstånd*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 4 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

10 §. *Bilagor till ansökan*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. 2 och 3 punkten ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

14 §. *Beviljande av körkortstillstånd*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 2 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

24 §. *Förutsättningar för att lämna ut körkort*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 6 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

59 §. *Körkort och andra körtillstånd eller körrättigheter för moped utfärdade i någon annan EU- eller EES-stat*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 6 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

65 §. *Körförbud på grundval av återkommande förseelser*. Hänvisningen till vägtrafiklagen i 1 mom. 2 punkten och hänvisningen till lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare i 5 punkten ändras till hänvisningar till lagen om transportservice, till vilken de nämnda bestämmelserna överförs. I 4 mom. ändras benämningen ”fordonstrafikregister” på grund av att registrets namn ändras då bestämmelserna överförs till lagen om transportservice.

73 a §. *Bestämmelser om innehavare av körkort som utfärdats utomlands*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

81 §. *Anmälan om verksamheten*. Hänvisningen till fordonstrafikregistret i 4 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

101 §. *Anmälan till trafik- och transportregistret*. Paragrafen och dess rubrik ändras så att den motsvarar ändringen av registrets namn.

1.3 Lag om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

7 §. *Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. 10 punkten ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

13 §. *Ansökan om besiktningskoncession*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. 6 punkten ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

45 §. *Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsverksamheten*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

48 §. *Personregisteruppgifter*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

49 §. *Tystnadsplikt*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.4 Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon.

8 §. *Flyttning av skrotfordon*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 2 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

9 §. *Meddelande om flyttning av fordon och flyttningsbeslut*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 2 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

12 §. *Överföring av ett fordon i kommunens ägo*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.5 Lag om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

7 §. *Anmälan som avtalspart*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 8 punkten ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

8 §. *Avtal om beviljande av enskilda godkännanden*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 6 punkten ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

28 §. *Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare*. I paragrafen stryks hänvisningen till fordonstrafikregistret.

1.6 Lag om ändring av fordonslagen

3 §. *Definitioner.* Hänvisningarna till det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret ändras till hänvisningar till det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice.

27 a §. *Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*. I första fasen av transportbalksprojektet ingick en lag 321/2017 om ändring av 25 och 27 a § i fordonslagen, genom vilken bemyndigandena för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om tillgängliga fordon samt taxametrar och andra instrument eller system utökades och preciserades. Avsikten var att de ändringarna skulle beaktas i de ändringar i fordonslagen som senare aktualiserades i riksdagen, men de olika ändringstexter som behandlades samtidigt koordinerades aldrig. Till följd av detta har bemyndigandena att meddela föreskrifter enligt ändringen 321/2017 upphävts genom ändringen av fordonslagen (507/2017). Genom denna proposition återinförs de bemyndigandena att meddela föreskrifter.

94 §. *Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret*. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

95 §. *Trafiksäkerhetsverkets rätt att ändra registeruppgifter*. Paragrafen upphävs som obehövlig. Härefter finns bestämmelser om ändring av registeruppgifter i V avd. 1 kap. 3 § i lagen om transportservice.

1.7 Lag om ändring av fordonsskattelagen

2 §. *Tillämpningen av andra lagar*. Hänvisningarna till lagen om fordonstrafikregistret i 3 mom. ändras till hänvisningar till lagen om transportservice. Hänvisningarna till fordonstrafikregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

4 §. *Skattepliktiga fordon*. I 3 mom. ändras hänvisningen till fordonsregistret till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

10 §. *Grundskatt.* I 3 mom. ändras hänvisningen till fordonstrafikregistret till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

12 §. *Skattefria fordon*. I 1 mom. 6 punkten ändras hänvisningen till fordonsregistret till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

21 §. *Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut*. I 1 mom. ändras hänvisningen till fordonsregistret till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

34 §. *Stöd för kombinerade transporter*. Hänvisningen till lagen om vissa internationella kombinerade transporter ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

56 §. *Myndigheter*. I 3 mom. ändras hänvisningen till fordonstrafikregistret till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

63 §. *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt*. Hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

1.8 Lag om ändring av 70 och 77 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

70 §. *Finskt fartygs övergång till en annan stats flagg.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

77 §. *Märkningar på fartyg*. Hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Hänvisningen till Europeiska gemenskapen ändras till en hänvisning till Europeiska unionen.

1.9 Lag om ändring av lagen om inteckning i fartyg

23 §. Till 4 mom. fogas en hänvisning till V avd. i lagen om transportservice.

40 §. Hänvisningen till fartygsregistret i 2 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

44 §. Hänvisningen till 6 kap. i fartygsregisterlagen ändras till en hänvisning till VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

1.10 Lag om ändring av fartygsregisterlagen

1 §. *Registrering av fartyg*. Fartygsregistret, fartygsbyggnadsregistret och historikregistret ingår i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice och som förs av Trafiksäkerhetsverket. I registret ska också i fortsättningen införas finska fartyg som används för handelssjöfart, vilkas längd är minst 15 meter, samt uppgifter om fartyg under byggnad och historikuppgifter enligt vad som närmare föreskrivs i fartygsregisterlagen och i V avd. i lagen om transportservice. Statens ämbetsverk på Åland ska fortfarande föra ett register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland, samt ett historikregister för de fartygens del. Denna lagändring påverkar inte registerföringsskyldigheterna för Statens ämbetsverk på Åland. Bestämmelsen om registerområdena flyttas från 4 § som föreslås upphävas till denna paragraf. Dessutom sägs det i momentet att bestämmelserna i 9–12 § endast ska tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Motsvarande bestämmelser i fråga om Trafiksäkerhetsverket föreslås ingå i lagen om transportservice.

Till det föreslagna 3 mom. flyttas från 4 §, som föreslås upphävas, ett omnämnande om att också bestämmelser om fartygs hemort finns i sjölagen (167/39).

2 §. *Frivillig registrering*. Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en allmän hänvisning till registret. Av 1 § framgår vad som avses med registret.

3 §. *Register över fartyg under byggnad*. Hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret. Från 4 §, som föreslås upphävas, överförs ett omnämnande om att ägaren kan välja i vilket trafikområdes register fartyget införs.

4 §. *Registermyndigheterna och registerområdena*. Paragrafen upphävs som obehövlig. De delar av paragrafen som behöver bevaras har flyttats till andra paragrafer enligt vad som sägs ovan.

6 §. *Användning av fartyg i handelssjöfart*. Hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret.

8 §. *Förhållande till övriga register*. Hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret.

2 kap. Bestämmelser om registrering av fartyg och införande av fartyg under byggnad i registret.

Det föreslås att kapitlets rubrik ändras till följd av registerreformen.

9 §. *Anteckningar som ska införas i registret*. Paragrafens rubrik ändras och hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret. I 1 mom. anges tillämpningsområdet, enligt vilket 2–5 mom. i fortsättningen ska tillämpas på Statens ämbetsverk på Åland som registeransvarig. Om uppgifter som ska införas i trafik- och transportregistret föreskrivs i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

10 §. *Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registr*et. Paragrafens rubrik ändras och hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret. I 1 mom. anges tillämpningsområdet, enligt vilket 2–5 mom. i fortsättningen ska tillämpas på Statens ämbetsverk på Åland som registeransvarig. Om uppgifter som ska införas i trafik- och transportregistret föreskrivs i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

11 §. *Språket i handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland*. I paragrafens rubrik ändras tillämpningsområdet för paragrafen så att den gäller språket i handlingar när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Om registrering av fartygsregisteruppgifter föreskrivs i fortsättningen i V avd. i lagen om transportservice.

12 §. *Rättande av fel när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.* I paragrafens rubrik ändras tillämpningsområdet för paragrafen så att den gäller rättande av fel när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.

13 §. *Ersättande av skada*. Hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret.

14 §. *Skyldighet att göra anmälan till registret*. Paragrafens rubrik ändras till följd av registerreformen.

15 §. *Ansökan om inskrivning av äganderätten*. Hänvisningarna till fartygsregistret ändras till en allmän hänvisning till registret.

17 §. *Registrering av fartyg som överförts från utlandet.* Hänvisningarna till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en allmän hänvisning till registret.

19 §. *Registrering vid dubbelöverlåtelse*. Hänvisningarna till fartygsregistret ändras till en allmän hänvisning till registret.

20 §. *Registreringsansökan*. Hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en allmän hänvisning till registret.

28 §. *Avgörande i registerärenden och expedition*. Hänvisningarna till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en allmän hänvisning till registret.

5 kap. Avförande av fartyg och fartygsbyggen ur registret.

Hänvisningarna till fartygsregistret och registret över fartyg under byggnad ändras till en allmän hänvisning till registret.

30 §. *Förutsättningar för avregistrering*. Hänvisningen till fartygsregistret i paragrafens rubrik ändras till en allmän hänvisning till registret.

31 §. *Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg*. Hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en allmän hänvisning till registret.

32 §. *Tilläggsförutsättningar för avregistrering*. Hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en allmän hänvisning till registret.

33 §. *Återställande av nationalitetscertifikat.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en allmän hänvisning till registret.

34 §. *Antecknande av att ett fartyg under byggnad färdigställts i registret*. Till den del fartygsbyggnadsregistret och fartygsregistret uppgår i trafik- och transportregistret ska uppgifter om att fartyg under byggnad färdigställts i fortsättningen införas i trafik- och transportregistret. I registret ska förvaras uppgifter om inteckning, utmätning och säkringsåtgärder som gäller fartyg. Hänvisningarna till fartygsregistret ändras till en allmän hänvisning till registret.

35 §. *Tilläggsförutsättningar för avförande ur fartygsbyggnadsregistret*. Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig. Om förvarande i registret av anteckningar om inteckningar, utmätning och andra sådana omständigheter i fråga om fartyg under byggnad föreskrivs i 34 §.

43 §. *Straffstadganden*. Det föreslås att hänvisningen till 34 § i 1 mom. 2 punkten stryks som obehövlig.

1.11 Lag om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen

73 §. Det föreslås att hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 2 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.12 Lag om ändring av 96 § i värnpliktslagen

96 §. *Rätt att få uppgifter av en myndighet, en sammanslutning och en privatperson*. Det föreslås att hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. 14 punkten ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.13 Lag om ändring av bilskattelagen

1 §. Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 1 mom. ändras till en hänvisning till lagen om transportservice. Hänvisningen till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

29 §. Det föreslås att hänvisningarna till fordonsregistret i 1 och 2 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

34 e §. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret i 3 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.14 Lag om ändring av lagen angående rättighet att idka näring

3 §. Det föreslås att hänvisningen till fordonsregistret i 1 mom. 17 punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

4 §. Paragrafen upphävs, eftersom bestämmelserna överförs till II avd. 9 kap. 1 och 2 § i lagen om transportservice.

1.15 Lag om ändring av 45 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik

45 §. *Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter.* Det föreslås att hänvisningarna till fartygsregistret i 1 och 2 mom. ändras till hänvisningar till register över fartyg.

1.16 Lag om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet

De föreslagna ändringarna är av teknisk karaktär och beror på ändringar i bestämmelserna om de register Trafiksäkerhetsverket för, och på lagstiftningstekniken i de bestämmelserna. De ändringar som gjorts kan göra bestämmelserna om rätt till information enklare. Dock bör det noteras att ändringarna inte inskränker andra myndigheters rätt att få uppgifter ur Trafiksäkerhetsverkets register.

13 §. *Polisens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret i 1 mom. 1 punkten upphävs som obehövlig. I lagen behövs ingen särskild hänvisning till polisens rätt att få uppgifter ur trafik- och transportregistret, eftersom en sådan bestämmelse redan ingår i V avd. 3 kap. 6 § i lagen om transportservice. Det föreslås att hänvisningen till det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret i 1 mom. 1 punkten ändras till en hänvisning till det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice. I 1 mom. är utlämnandet av uppgifter bundet till kravet på behövlighet. Eftersom det inte finns någon förteckning över uppgifter, binds utlämnandet av uppgifter ur trafik- och transportregistret i 1 punkten till kravet på nödvändighet. Motsvarande krav på nödvändighet finns redan i 1 mom. 14 punkten. Det föreslås att 3 punkten upphävs, eftersom det föreskrivs om rätten att få uppgifter i 1 punkten.

Det föreslås att 3 punkten upphävs, eftersom det föreskrivs om rätten att få uppgifter i 1 punkten.

Det föreslås att hänvisningen till farkostregistret i 1 mom. 10 punkten stryks. Farkostregistret inkluderas i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice. I 1 punkten finns bestämmelser om erhållande av uppgifter ur trafik- och transportregistret. I detta moment föreskrivs i fortsättningen om rätten att få uppgifter ur Ålands fritidsbåtsregister.

19 §. *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*. Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 1 mom. 1 punkten ändras till en hänvisning till lagen om transportservice. De uppgifter som nämns i punkten erhålls i nuläget om kravet på behövlighet uppfylls, i motsats till den nya 1 punkten, där kravet är att uppgifterna är nödvändiga.

1.17 Lag om ändring av 22 och 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet

De föreslagna ändringarna är av teknisk karaktär och beror på ändringar i bestämmelserna om de register Trafiksäkerhetsverket för, och på lagstiftningstekniken i de bestämmelserna. De ändringar som gjorts kan göra bestämmelserna om rätt till information enklare. Dock bör det noteras att ändringarna inte inskränker andra myndigheters rätt att få uppgifter ur Trafiksäkerhetsverkets register.

22 §. *Gränsbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret i 1 mom. 1 punkten ändras. I lagen behövs ingen särskild hänvisning till Gränsbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur trafik- och transportregistret, eftersom en sådan hänvisning redan ingår i V avd. 3 kap. 6 § i lagen om transportservice. Hänvisningen till fordonstrafikregistret i punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret. I 1 mom. är utlämnandet av uppgifter bundet till kravet på behövlighet. Eftersom det inte finns någon förteckning över uppgifter, binds utlämnandet av uppgifter ur trafik- och transportregistret i 1 punkten till kravet på nödvändighet.

Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. 5 punkten stryks. Fartygsregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket inkluderas i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice. Rätten att få behövliga uppgifter enligt denna punkt föreslås gälla uppgifter från Statens ämbetsverk på Åland.

Vidare föreslås det att hänvisningen till farkostregistret ti 1 mom. 19 punkten stryks. Farkostregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket inkluderas i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice. Rätten att få behövliga uppgifter enligt denna punkt föreslås gälla uppgifter från Statens ämbetsverk på Åland.

28 §. *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*. Det föreslås att hänvisningarna till lagen om fordonstrafikregistret och luftfartslagen i 1 mom. 1 punkten ändras till en hänvisning till lagen om transportservice och att utlämnandet av uppgifter binds till kravet på nödvändighet, eftersom det inte finns någon förteckning över de uppgifter som ska utlämnas.

1.18 Lag om ändring av 13 och 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen

De föreslagna ändringarna är av teknisk karaktär och beror på ändringar i bestämmelserna om de register Trafiksäkerhetsverket för, och på lagstiftningstekniken i de bestämmelserna. De ändringar som gjorts kan göra bestämmelserna om rätt till information enklare. Dock bör det noteras att ändringarna inte inskränker andra myndigheters rätt att få uppgifter ur Trafiksäkerhetsverkets register.

13 §. *Tullens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem*. I 1 mom. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret enligt lagen om fordonstrafikregistret i 1 mom. 3 punkten ändras till en hänvisning till det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Tullens rätt att få uppgifter ur trafik- och transportregistret ändras så att den motsvarar den allmänt använda ordalydelsen i propositionen, så att rätten till uppgifter knyts till nödvändighetskriteriet.

I 1 mom. 15 punkten stryks hänvisningen till det farkostregister som avses i lagen om farkostregistret, eftersom det registret inlemmas i trafik- och transportregistret.

1 mom. 16 punkten upphävs som obehövlig.

Det föreslås att rätten att få uppgifter enligt 1 mom. 17 punkten ändras så att den gäller Statens ämbetsverk på Åland.

1 mom. 18 punkten upphävs som obehövlig.

17 §. *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter.* I 1 mom. 2 punkten ändras hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret till en hänvisning till lagen om transportservice.

1.19 Lag om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet

De föreslagna ändringarna är av teknisk karaktär och beror på ändringar i bestämmelserna om de register Trafiksäkerhetsverket för, och på lagstiftningstekniken i de bestämmelserna. De ändringar som gjorts kan göra bestämmelserna om rätt till information enklare. Dock bör det noteras att ändringarna inte inskränker andra myndigheters rätt att få uppgifter ur Trafiksäkerhetsverkets register.

19 §. *Rätt att få information ur registren*. Det föreslås att 1 mom. 4 punkten upphävs som obehövlig. I första fasen av lagen om transportservice överfördes beviljandet av trafiktillstånd från NTM-centralerna till Trafiksäkerhetsverket.

I 1 mom. 6 punkten ändras hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret till en hänvisning till lagen om transportservice. Hänvisningen till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1 mom. 13 punkten upphävs som obehövlig. I och med trafikregisterreformen blir uppgifterna i fartygsregistret en del av trafik- och transportregistret, med undantag för Åland. Det föreslås att 1 mom. 14 punkten ändras så att den gäller rätten att få uppgifter ur det farkostregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

20 §. *Utlämnande av uppgifter*. I 2 mom. 2 punkten föreslås hänvisningen till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.20 Lag om ändring av luftfartslagen

3 §. *Behöriga myndigheter*. 2 mom. upphävs, eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

7 §. *Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart*. Ingressen i 1 mom. ändras så att det förutom till luftfartslagen också hänvisas till lagen om transportservice. Om tillstånd för flygbesättningar, lufttransporter och bruksflyg föreskrivs i fortsättningen i lagen om transportservice, och därför ska också undantagen i fråga om militär luftfart hänvisa till den lagen.

12 §. *Kapitlets tillämpningsområde och förhållande till annan lagstiftning*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

13 §. *Införande av basuppgifter i registren*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. I fortsättningen föreskrivs om allmänna uppgifter som ska införas i registret i V avd. 2 kap. 1 § i lagen om transportservice.

14 §. *Införande av uppgifter i luftfartygsregistret*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om uppgifter om luftfartyg som ska införas i registret i V avd. 1 kap. 3 § i lagen om transportservice.

15 §. *Införande av uppgifter i certifikatregistret*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. I fortsättningen föreskrivs om uppgifter som ska införas i registret i V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice.

16 §. *Luftfartygs registerbeteckning och registreringsbevis*. Hänvisningen till luftfartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

17 §. *Registreringsrätt*. Hänvisningen till luftfartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

19 §. *Interimistisk registrering*. Hänvisningen till luftfartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

20 §. *Förändringar i registeruppgifterna*. I 1 mom. 1 punkten ändras hänvisningen till luftfartygsregistret till en hänvisning till det register som avses i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

21 §. *Bevarande av uppgifter*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. I fortsättningen föreskrivs om tider för bevarande av registeruppgifter i V avd. 2 kap. 6 § i lagen om transportservice.

22 §. *Avförande av luftfartyg ur trafik- och transportregistret*. Hänvisningarna till luftfartygsregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

23 §. *Avförande av uppgifter ur certifikatregistret*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om avförande av registeruppgifter i V avd. 2 kap. 6 § i lagen om transportservice.

24 §. *Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter ur befolkningsdatasystemet*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

25 §. *Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter i V avd. 3 kap. 1 § i lagen om transportservice.

26 §. *Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter i V avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice.

27 §. *Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

28 §. *Utlämnande av uppgifter genom teknisk anslutning*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om elektroniskt utlämnande av uppgifter i V avd. 3 kap. 1 § i lagen om transportservice.

29 §. *Vidareutlämnande av uppgifter*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Angående vidareutlämnande av uppgifter och begränsning av utlämnandet gäller härefter vad som föreskrivs om detta i V avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

30 §. *Övriga begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter i V avd. 3 kap. i lagen om transportservice och om allmänna begränsningar i synnerhet i V avd. 3 kap. 7 §.

31 §. *Utlämnande av känsliga uppgifter*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice. Härefter föreskrivs om utlämnande av känsliga uppgifter till andra myndigheter i V avd. 3 kap. 6 § i lagen om transportservice.

46 §. *Tillståndsgivare.* Paragrafen ändras så att bestämmelserna om beviljande av medicinska rapporter för kabinbesättning stryks, eftersom de överförs till lagen om transportservice.

47 §. *Förutsättningar för beviljande av tillstånd och tillståndsslag*. I paragrafen stryks hänvisningarna till flygcertifikat och behörigheter som har samband med dem, godkännande för flygkontrollant och certifikat och behörigheter för piloter för fjärrstyrda luftfartyg, eftersom bestämmelser om dem i fortsättningen endast ska finnas i lagen om transportservice.

50 §. *Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar*. Paragrafen ändras så att yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården inkluderas i paragrafen. Paragrafen ändras så att en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården på Trafiksäkerhetsverkets begäran trots sekretessbestämmelserna är skyldig att lämna verket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av ett tillstånd. Dessutom anges i paragrafen att en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran får underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att en person som ansöker om ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet.

51 §. *Utländska certifikat*. Paragrafens 1 mom. ändras eftersom kompetenskrav gällande piloter överförs till lagen om transportservice. Paragrafen gäller i fortsättningen godkännandet av andra i kapitel 4 avsedda persontillstånd. Ändringen orsakar inte ändringar i det nu tillämpade förfarandet.

54 §. *Flygelev*. I paragrafen hänvisas till lagen om transportservice II avd. 13 kap. 5 §, som i framtiden ska tillämpas på en flygelev även i fråga om utbildningsverksamhet för sportflygning.

62 §. *Definitioner*. Punkterna 1–6, 9, 12 och 13 i 1 mom. överförs till lagen om transportservice. De återstående punkterna numreras på nytt.

63 §. *Operativ licens*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

64 §. *Flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland.* Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

65 §. *Allmän trafikplikt*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

66 §. *Reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

67 §. *Flygtrafik på flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

68 §. *Icke-reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

69 §. *Flygtrafik över finskt territorium*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

70 §. *Bruksflyg och utbildning av flygande personal*. 70 § ändras så att bruksflyg och utbildning av flygande personal fogas till paragrafen samt så att det i paragrafen hänvisas till bestämmelserna i lagen om transportservice i II avd. 13 kap. 6 §, som tillämpas på bruksflyg samt flygutbildning och teoretisk utbildning för flygbesättning. I 6 mom. ändras hänvisningen till luftfartygsregistret till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

71 §. *Flygutbildningstillstånd*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

73 §. *Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

122 §. *Register över automatiska nödradiosändare*. Hänvisningarna till luftfartygsregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

136 §. *Skadeståndsansvar*. Hänvisningarna till luftfartygsregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

14 kap.: Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden

Till kapitlets rubrik fogas anmälningar med beaktande av de föreslagna ändringarna i 146 och 147 §.

141 §. *Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet*. Punkterna 6 och 12 i 1 mom. upphävs, eftersom bestämmelserna överförs till lagen om transportservice. I 1 mom. tas in den nya benämningen godkännande för utbildnings- eller flygorganisationens ansvariga person.

143 §. *Återkallande av tillstånd som beviljats personer eller förbud mot att bedriva verksamhet*. Paragrafens rubrik ändras till så att den omfattar även förbud mot att verka i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. Till bestämmelserna i 1 mom. fogas möjligheten att förbjuda en person att verka i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, om förutsättningarna som räknas upp i paragrafens punkter uppfylls. En sådan ovan nämnd förutsättning som fogas till 2 punkten är att de uppställda kraven för att utföra uppgiften inte uppfylls. I 5 punkten ändras tillståndshavaren till en person, för att även en annan person än en tillståndshavare ska kunna omfattas av kravet på förmåga och vilja att följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.

146 §. *Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet*. Anmälningspliktig verksamhet fogas till paragrafens rubrik. Ändringen är en följd av de ändrade EU-förordningarna, som möjliggör anmälningspliktig utbildning för vissa certifikat och behörigheter för flygbesättning, utan flygutbildningstillstånd. Den anmälningspliktiga verksamheten utvidgas till att omfatta också vissa nationella utbildningsformer. Motsvarande anmälningsförfarande är möjligt också i vissa former av flygverksamhet. I 1 mom. 8 punkten stryks innehavare av flygutbildningstillstånd, eftersom bestämmelsen om denna överförs till lagen om transportservice.

147 §. *Anmärkningar och varningar som gäller organisationer*. Paragrafens 1 mom. ändras till att omfatta även sådana aktörer som bedriver anmälningspliktig verksamhet, men som inte är tillståndshavare. Den andra ändringen gäller enligt vilka normer aktörens verksamhet bedöms. Enligt den gällande bestämmelsen kan en anmärkning eller varning ges den som inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller andra bestämmelser som gäller den

verksamhet som tillståndet eller anmälan avser. Traditionellt har normer som gäller luftfartens utfärdats i form av tekniska föreskrifter av en myndighet, genom vilka internationella luftfartsstandarder har satts i kraft. När behörigheten i fråga om luftfarten allt mer har övergått till EU, har en stor del av de bestämmelser som ska iakttas vid luftfart utfärdats i form av EU-förordningar. Flygreglerna fastställdes t.ex. tidigare i form av en luftfartsföreskrift, men numera i kommissionens förordning. Om avsikten är att en anmärkning eller varning alltjämt ska kunna utfärdas som påföljd för brott mot sådana teknisk-operativa regler, är en hänvisning till föreskrifter som gäller den verksamhet tillståndet avser otillräcklig. Därför ändras ordalydelsen så att en anmärkning eller varning kan utfärdas om en aktör inte iakttar bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser.

Syftet är att de påföljderna uttryckligen ska tillämpas vid brott mot bestämmelser och föreskrifter som gäller luftfart, dvs. vid brott mot luftfartslagen, bestämmelserna om luftfart i lagen om transportservice samt EU:s lagstiftning om luftfart.

148 §. *Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser*. Förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser fogas till paragrafens rubrik.

1 mom. 3 punkten ändras så att vid bedömningen av en aktörs verksamhet utom tillståndsvillkoren och de föreskrifter som gäller verksamheten också ska beaktas de bestämmelser som gäller verksamheten.

Till paragrafen fogas möjligheten att tills vidare eller temporärt förbjuda eller begränsa sådan verksamhet för vilken en anmälan är tillräcklig. Ändringen är en följd av förändringar i Europeiska unionens förordningar, som möjliggör anmälningspliktig utbildning för vissa certifikat och behörigheter för flygbesättning utan flygutbildningstillstånd. I fortsättningen får motsvarande verksamhet som hör till den nationella behörigheten också vara anmälningspliktig. Bestämmelsens syfte är att tydligt lyfta fram myndighetens rätt att förbjuda också sådan verksamhet som får inledas utan myndighetstillstånd. Förutsättningarna för att förbjuda verksamhet motsvarar förutsättningarna för återkallande av tillstånd enligt 1 mom.

Liksom 147 § ändras alltså också denna paragraf så att en aktörs verksamhet utom enligt tillståndsvillkoren och de föreskrifter som gäller verksamheten också bedöms enligt de bestämmelser som gäller verksamheten.

153 §. *Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner*. Paragrafens 7 mom. ändras så att hänvisningen inom paragrafen stryks och så att det till paragrafen fogas en hänvisning till bestämmelserna som enligt i V avd. i lagen om transportservice tillämpas på behandling av personuppgifter. Dessutom stryks hänvisningarna till behandling av personuppgifter i allmänna lagar, eftersom de är obehövliga.

160 §. *Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar*. I paragrafen upphävs 1 mom. 2 punkten, eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

163 §. *Överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet*. Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

164 §. *Anlitande av utomstående experter vid fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter.* Paragrafen upphävs eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

165 §. *Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning.* Hänvisningen till luftfartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

174 §. *Tjänsteansvar*. Till paragrafen fogas en hänvisning till 46 § om beviljande av tillstånd.

178 §. *Luftfartsförseelse*. Bestämmelsen i 1 mom. 12 punkten överförs till VI avd. 2 kap. 1 § 4 mom. i lagen om transportservice, och därför föreslås att 12 punkten upphävs.

I 1 mom. 13 punkten stryks hänvisningen till 71 §, som upphävs. Punkten kompletteras så att också anmälningspliktig verksamhet beaktas. Kompletteringen gäller verksamhet som inte anmäls, trots att en anmälan krävs, samt agerande i strid med författningar och föreskrifter om sådan verksamhet.

181 §. *Ändringssökande.* Det föreslås att till 2 mom. 2 punkten fogas beslut om ett medicinskt intyg, i vilka omprövning härefter får begäras hos Trafiksäkerhetsverket. I punkten stryks besluten om flygbesättning, eftersom bestämmelser om dem i fortsättningen finns i lagen om transportservice.

1.21 Lag om ändring av 59 § i avfallslagen

59 §. *Skrotningsintyg och slutlig avregistrering av fordon*. Det föreslås att hänvisningen till fordonsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.22 Lag om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag

14 §. *Båtregistret för Tana älv.* Det föreslås att hänvisningarna till farkostregistret enligt lagen om farkostregistret ändras till hänvisningar till det trafikregister som avses i lagen om transportservice.

15 §. *Registrering av båtar.* Det föreslås att hänvisningarna i 6 mom. till 28 § i lagen om farkostregistret ändras till hänvisningar till IV avd. 4 kap. om utläggning på entreprenad av registreringsuppgifter i lagen om transportservice.

1.23 Lag om ändring av 95 § i lagen om fiske

95 §. *Rätt för dem som för fiskeriförvaltningens register att få uppgifter av myndigheter*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.24 Lag om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

5 §. *Beloppet av och grunderna för avgiften*. Det föreslås att hänvisningarna till fordonstrafikregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

6 §. *Påförande av avgiften*. Det föreslås att hänvisningarna till fordonstrafikregistret i 1 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.25 Lag om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik

1 §. *Lagens tillämpningsområde*. Det föreslås att tillämpningsområdet enligt 1 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) ska kvarstå oförändrat. Om lagen ändras enligt förslaget, gäller den i huvudsak enbart förvaltningen av metrobannät och spårvägsnät samt bannätsförvaltare. I övrigt finns bestämmelser om bedrivande av metro- och spårvägstrafik härefter i lagen om transportservice. I paragrafen definieras bannätsförvaltare, som kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät. Med beaktande av metrobannätets och spårvägsnätets trafikpolitiska och samhälleliga betydelse och det ekonomiska ansvaret i anslutning till förvaltningen av näten kan en fysisk person inte vara bannätsförvaltare. Som begrepp ska bannätsförvaltaren motsvara en bannätsförvaltare inom järnvägssystemet. Helsingfors stads trafikverk (HST) är för närvarande den enda förvaltaren av metrobannät och spårvägsnät.

2 §. *Definitioner*. Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig med beaktande av ändringarna i föregående paragraf om tillämpningsområdet och med beaktande av att bedrivande av trafik överförs till lagen om transportservice.

3 §. *Krav på bannätsförvaltare*. Paragrafen motsvarar 3 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik. Innehållet i paragrafen ändras inte i övrigt, förutom att 4 punkten stryks. Enligt 4 punkten ska de som har utsetts att sköta säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfylla de föreskrivna behörighetskraven och vara yrkesmässigt kompetenta. Kravet är inte längre nödvändigt, eftersom 8 § upphävs och lagen inte längre innehåller bestämmelser om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Om behörighetskraven för förare som framför metrotåg eller spårvagn eller fordon som används i underhållet av bannätet och som sköter de trafikledningsuppgifter som avses i den gällande lagen finns härefter bestämmelser i II avd. 6 kap. 7 § i lagen om transportservice. I stället för begreppet ”verksamhetsutövare” används begreppet ”bannätsförvaltare”, eftersom paragrafen begränsas till att gälla enbart krav på bannätsförvaltare. Punkterna 5 och 6 blir 4 och 5.

4 §. *Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltaren*. Paragrafen motsvarar 4 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik. Inte heller i den här paragrafen ändras innehållet, förutom att paragrafens rubrik ändras och hänvisningarna till bedrivande av trafik och trafikutövare stryks i bestämmelserna. Liksom i 3 § ändras begreppet ”verksamhetsutövare” till begreppet ”bannätsförvaltare”. Hänvisningar till 3 § i 3 mom. uppdateras.

5 §. *Bannätsförvaltarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet.* Paragrafen motsvarar 5 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik och innehållet ändras inte. Det föreslås att begreppet ”verksamhetsutövare” både i rubriken och i 1–4 mom. ändras på samma sätt som i 2 och 4 §.

6 §. *Bannätsförvaltarens ansvar*. Paragrafen motsvarar i tillämpliga delar 6 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik. Paragrafens 1 mom. preciseras så att bannätsförvaltarens ansvar begränsas till att gälla ansvaret för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet och en säker drift av nätet. Det föreslås att begreppet ”verksamhetsutövare” både i rubriken och i 1 mom. ändras på samma sätt som i 2–5 §.

7 §. *Säkerhetsstyrningssystem.* Paragrafen upphävs.

8 §. *Behörighetskrav för dem som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter*. Paragrafen motsvarar 8 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, med ändringen att de säkerhetsrelaterade arbetsuppgifterna som avses i paragrafen begränsas till att gälla trafikledningsuppgifter och framförande av fordon som används i underhållet av bannätet. Framförande av metrotåg

eller spårvagn är säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som avses i II avd. 6 kap. i lagen om transportservice. Trafikledningsuppgifterna ska kunna användas för att ingripa direkt i framförandet av metrotåg, spårvagn eller fordon som används i underhållet av bannätet, för att de ska anses vara säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Även i denna paragraf ändras begreppet ”verksamhetsutövare” till begreppet ”bannätsförvaltare”.

9 §. *Trafikledning på bannätet*. Paragrafen motsvarar 9 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik. Innehållet i paragrafen ändras inte. I paragrafen definieras verksamhetsutövare på det sätt som begreppet används i paragrafen. Med en verksamhetsutövare som svarar för ordnandet av trafikledningstjänster avses i paragrafen ett kommunalt affärsverk eller någon annan sammanslutning eller en bannätsförvaltare som bedriver spårbunden stadstrafik. Begreppet verksamhetsutövare definieras på samma sätt som i 2 § som ska upphävas i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik.

10 §. *Register.* Paragrafen motsvarar 10 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, med ändringen att det register som Trafiksäkerhetsverket för och som avses i paragrafen begränsas till att gälla metrobannätet och spårvägsnätet samt bannätsförvaltaren. Bestämmelser om registret över utövare av spårbunden stadstrafik finns i V avd. i lagen om transportservice.

12 §. *Tillsyn.* I paragrafen ändras 2 mom. 2 punkten så att Trafiksäkerhetsverkets tillsyn begränsas till att gälla tillsyn över att säkerhetsstyrningssystemet hos bannätsförvaltaren överensstämmer med kraven och prestationsförmågan. Bestämmelser om tillsynen över säkerhetsstyrningssystem hos utövare av spårbunden stadstrafik finns i II avd. 6 kap. i lagen om transportservice.

13 §. *Utförande av myndighetstillsynen*. I paragrafen ändras 2 mom. 1 punkten så att bestämmelsen inte gäller lokalerna för utövare av spårbunden stadstrafik. På motsvarande sätt ändras 4 punkten så att den begränsas till att gälla endast uppgifter som innehas eller används av bannätsförvaltaren. Paragrafens 3 mom. ändras så att det förutsätts att de sakkunniga som avses i momentet ska vara insatta i kraven på den spårbundna stadstrafiken.

15 §. *Anmälan om olyckor och olyckstillbud*. Paragrafens 1 mom. motsvarar 15 § 1 mom. i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik. Anmälningsskyldigheten som avses i paragrafen preciseras så att den gäller en verksamhetsutövare som avses i 9 § och som är antingen bannätsförvaltare eller utövare av metro- och spårvägstrafik.

16 §. *Användning av information om olyckor eller olyckstillbud*. Paragrafens 2 mom. preciseras på samma sätt som 15 § 1 mom., så att det förbud som avses i momentet gäller en verksamhetsutövare som avses i 9 §.

17 §. *Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik.* Paragrafens 1 mom. preciseras på samma sätt som 15 § 1 mom. och 16 § 2 mom., så att verksamhetsutövare avser en verksamhetsutövare som avses i 9 §. Den föreslagna lagen gäller i huvudsak enbart förvaltningen av bannät och bannätsförvaltare. Det är endast 9 §, 15 § 1 mom., 16 § 2 mom. 17 § och 21 § som gäller både bannätsförvaltare och utövare av spårbunden stadstrafik. De övriga bestämmelserna om utövare av spårbunden stadstrafik överförs till II avd. 6 kap. i lagen om transportservice.

18 §. *Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar*. Paragrafen motsvarar 18 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, med ändringen att de skyldigheter som avses i paragrafen begränsas till att gälla enbart bannätsförvaltaren, och att det i det nya 3 mom. föreskrivs om motsvarande möjlighet att utfärda bestämmelser på lägre nivå som i lagen om trans-

portservice i II avd. 6 kap. 8 § om beredskapsskyldighet hos utövaren av spårbunden stadstrafik. Enligt II avd.6 kap. 8 § i lagen om transportservice får närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

19 §. *Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet*. Paragrafen motsvarar 19 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, med ändringen att skyldigheterna i paragrafen gäller bannätsförvaltaren i stället för verksamhetsutövaren. Bestämmelserna om utövare av spårbunden stadstrafik överförs till VI avd. 1 kap. i lagen om transportservice.

21 §. *Årsavgift*. I 1 mom. preciseras begreppet verksamhetsutövare på samma sätt som i 15 § 1 mom., 16 § 2 mom. och 17 §. Årsavgiftens belopp justeras samtidigt, eftersom lagen från den 1 januari 2018 även gäller spårvägstrafik. Hänvisningen till registerföring i anslutning till den spårbundna stadstrafiken ändras till hänvisningar till det register verket upprätthåller enligt 10 § och det register som avses i VI ad. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice.

I 4 mom. görs en språklig ändring. Avgiften som avses i momentet ändras till årsavgift.

23 §. *Straffbestämmelser*. Paragrafens 1 mom. i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik ändras genom att avgränsa den gärning som avses i bestämmelsen till att enbart gälla obehörig rörelse eller vistelse på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till. Rekvisitet för gärningen kvarstår oförändrat. Bedrivande av spårbunden stadstrafik utan sådana förutsättningar som avses i lagen föreskrivs vara straffbart i VI avd. 2 kap. 1 § i lagen om transportservice.

1.26 Lag om ändring av 1 och 3 § i lagen om inteckning i luftfartyg

1 §. Det föreslås att hänvisningarna till luftfartygsregistret i 1 mom. ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

3 §. Det föreslås att hänvisningarna till luftfartygsregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.27 Lag om ändring av 3 b och 12 § i lagen om förarexamensverksamhet

3 b §. *Avtal om förarexamensverksamhet*. I 1 mom. 5 punkten föreslås hänvisningen till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

12 §. *Personregisteruppgifter.* Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret stryks som obehövlig.

1.28 Lag om ändring av 1 och 6 § i lagen om beskattning av rederibolag och redare

1 §. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

6 §. Det föreslås att en hänvisning till trafik- och transportregistret fogas till 2 mom.

1.29 Lag om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning

11 §. *Exceptionell teknisk uppfinning*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

1.30 Lag om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal

5 §. *Sjömansregistret.* Det föreslås att sjömansregistret ska föras som en del av det trafikregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017).

8 §. *Behandling av uppgifter i sjömansregistret*. Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig. Härefter finns bestämmelser om behandling av registeruppgifter i V avd. i lagen om transportservice.

1.31 Lag om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal

3 §. *Definitioner.* I punkt 3, där begreppet sjömansläkare definieras, ändras hänvisningen till lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare till en hänvisning till lagen om transportservice.

9 §. *Läkarintyg för fartygspersonal.* Det föreslås att 4 mom., enligt vilket social- och hälsovårdsministeriet fastställer formuläret för läkarintyg för fartygspersonal, upphävs. Härefter fastställer Trafiksäkerhetsverket formuläret genom föreskrift med stöd av IV avd. 3 kap. 3 § 3 mom. i den föreslagna lagen.

1.32 Lag om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

1 §. *Lagens tillämpningsområde*. I 1 mom. stryks fartygspersonalens behörighet ur lagens tillämpningsområde. Enligt förslaget föreskrivs om behörigheter i II avd. 10 kap. i lagen om transportservice.

3 §. *Hänvisningar till annan lagstiftning*. De informativa bestämmelserna i 3 och 4 mom. upphävs som obehövliga.

2 kap. Fartygsbemanning och vakthållning.

I kapitlets rubrik stryks omnämnandet av fartygspersonalens behörighet, eftersom bestämmelserna om fartygspersonalens behörighet upphävs i lagen i fråga.

5 §. *Betryggande bemanning*. I 4 mom. stryks omnämnandet av fartygspersonalens behörighet, eftersom bestämmelser om detta härefter finns i lagen om transportservice.

15 §. *Behörighetsbrev för nöjesfartygs befälhavare*. I paragrafen föreslås ingå motsvarande bestämmelse om behörighetsbrev för förare av fritidsbåt som i 15 § 5 mom. i gällande lag. Till övriga delar föreslås motsvarande bestämmelser som i 15 § i gällande lag ingå i II avd. 10 kap. i lagen om transportservice.

16–21 §. Enligt förslaget upphävs paragraferna om fartygspersonalens behörighet, eftersom bestämmelser om fartygspersonalens behörighet härefter finns i II avd. 10 kap. i lagen om transportservice.

22 §. *Förvaring och uppvisande av certifikat och handlingar*. Enligt förslaget upphävs 2 mom. om skyldigheten att förvara och uppvisa behörighetsbrev. Bestämmelser om detta finns i II avd. 10 kap. 17 § i lagen om transportservice.

24 §. *Befälhavarens minimiålder.* Paragrafen upphävs. Enligt förslaget föreskrivs om minimiålder i II avd. 10 kap. 9 § i lagen om transportservice.

33 §. *Gränserna för fartområden i inrikes fart*. Paragrafens 2 mom. upphävs. Bestämmelser om detta finns i IV avd. 1 kap. 17 § i lagen om transportservice. Dessutom ändras paragrafens rubrik, eftersom paragrafen inte längre innehåller bestämmelser om meddelanden som ska sändas.

39 §. *Sjöfartsförseelse.* I paragrafen upphävs 1 mom. 4, 5 och 7 punkten om brott mot behörighetsbestämmelserna. Straffbestämmelserna till denna del ingår härefter i lagen om transportservice.

41 §. *Ändringssökande.* I 1 mom. stryks hänvisningen till 20 § om återkallande av behörighetsbrev. Bestämmelser om återkallande av behörighetsbrev finns i lagen om transportservice.

1.33 Lag om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen

2 §. *Definitioner*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret enligt lagen om fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till det trafikregister som avses i lagen om transportservice.

1.34 Lag om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket

2 §. *Uppgifter.* Trafiksäkerhetsverkets arbetsuppgifter kompletteras i och med digitaliseringen av trafiken och ändringarna i lagen om transportservice och dessutom införs vissa redaktionella ändringar för att texten ska vara så balanserad som möjligt med tanke på alla transportslag.

Trafiksäkerhetsverket för det trafikregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. I framtiden kan registeruppgifterna användas bättre än tidigare för att främja mobilitetstjänsterna och utveckla trafiksystemet. Dessutom kan registeruppgifter bättre än tidigare överlåtas för experiment, forskning och innovationsverksamhet i anslutning till trafik och transport. Registeruppgifter används redan nu för dessa ändamål, exempelvis inom forskningsverksamheten och partnermodellen, och därför är verksamheten förenlig med användningsändamålet för de registeruppgifter som redan samlats in enligt den nuvarande lagstiftningen. Genom fler sådana arbetsuppgifter vill man stärka förutsättningarna för att utnyttja informationen samt entydigt föreskriva om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter och behörigheter så att de motsvarar ändamålet med trafik- och transportregistret, vilket är viktigt för att behandlingen ska vara lagenlig. Uppgiftsändringarna finns i 4 och 4a punkterna.

På grund av ändringarna i lagen om transportservice ska Trafiksäkerhetsverket också sörja för ordnandet av bedömningen av behörigheter samt sköta uppgifter i anslutning till prissättning av transporter, i enlighet med den nya 8 §. Den senare gäller eventuella maximala taxipriser.

Samtidigt föreslås vissa redaktionella ändringar i beskrivningen av Trafiksäkerhetsverkets övriga uppgifter. Den enda uppgift i anslutning till bedömning av behörighet som hittills nämnts separat i lagen är att Trafiksäkerhetsverket ska sörja för ordnandet av förarexamina. Likaså är körkort det enda enskilda tillståndsdokument som beviljas personer och som nämns i lagen,

trots att liknande tillstånd beviljas även för andra transportslag. Som Trafiksäkerhetsverkets uppgift har i andra lagar angetts exempelvis godkännande av utbildningsanordnare och ordnande av prov för sökande och innehavare av certifikat. Uppgiftsförteckningen i lagen om Trafiksäkerhetsverket är deskriptiv. Varje enskild uppgift definieras mer exakt någon annanstans i lagstiftningen. Därför föreslås det att 6 och 7 punkten i förteckningen ändras till en mer allmän form som är lämplig för alla transportslag.

1.35 Lag om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor

10 §. *Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan.* Det föreslås att hänvisningen till det finska fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice och till det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

1.36 Lag om ändring av 23 och 24 § i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs

23 §. *Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter*. Hänvisningarna till fartygsregistret i 1 mom. 2 punkten ändras till hänvisningar till register över fartyg. Hänvisningen avser det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

24 §. *Utlämnande av uppgifter som innehåller personuppgifter*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. 3 punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.37 Lag om ändring av sjölagen

1 kap. Allmänna stadganden om fartyg

1 §. *Ett fartygs nationalitet*. Hänvisningarna till fartygsregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

2 §. *Fartygs registrering*. Hänvisningen till fartygsregistret enligt fartygsregisterlagen ändras till en hänvisning till det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

4 §. *Ett fartygs hemort*. Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

6 §. *Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse*. Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

2 kap. Fartygs registrering

1 §. *Fartygs registrering i trafik- och transportregistret och i fartygsregistret.* I paragrafen tas in en hänvisning till V avd. i lagen om transportservice.

4 kap. Kvarstad på fartyg

1 §. *Tillämpningsområde.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

5 kap. Partrederi

1 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

14 §. *En redares ansvar.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

15 §. *Upplösning av ett partrederi.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

10 a kap. Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

6 §. *Försäkringsplikt för finska fartyg*. Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

8 §. *Certifikat angående försäkring eller säkerhet*. Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

11 a kap. Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

7 §. *Certifikat över försäkring eller säkerhet.* Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

15 kap. Befordran av passagerare och resgods

24 §. *Certifikat angående försäkring eller säkerhet*. Hänvisningen till fartygsregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret och det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

26 §. Paragrafen upphävs. Enligt förslaget föreskrivs om tillsyn över passagerarnas rättigheter i IV avd. 1 kap. 9 § i lagen om transportservice.

27 §. Paragrafen upphävs. Enligt förslaget föreskrivs om sanktioner vid tillsynen över passagerarnas rättigheter i VI avd. 1 kap. 4 § i lagen om transportservice.

28 §. Paragrafen upphävs. Enligt förslaget ska om sökande av ändring i Trafiksäkerhetsverkets beslut föreskrivas i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice.

1.38 Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

4 §. *Inskrivning i handelsfartygsförteckningen*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i ingressen ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

5 §. *Avförande ur handelsefartygsförteckningen*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 2 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret. I 3 mom. föreslås språkliga ändringar till följd av registerreformen.

17 §. *Stödmyndighetens rätt att få uppgifter*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 1 mom. 4 punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.39 Lag om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner

139 §. *Anmälningar som krävs för ordnandet och skötseln av pensionsskydd*. Det föreslås att hänvisningen till sjömansregistret i 1 mom. 4 punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.40 Lag om ändring av 14 § i sjöräddningslagen

14 §. *Rätt att få uppgifter av myndigheter.* Det föreslås att hänvisningarna i 2 mom. 1, 3, 6 och 7 punkterna till fordons- och körkortsregistren, luftfartygsregistret, farkostregistret samt fartygsregistret, vilka alla förs av Trafiksäkerhetsverket, ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret, till vilket de ovan nämnda registren övergår med stöd av lagen om transportservice. Rätten att få uppgifter uppmärksammas särskilt för Ålands del. Ändringarna inskränker inte rätten att få uppgifter.

1.41 Lag om ändring av 9 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen

9 §. Hänvisningen till farkostregistret i 4 punkten ändras till en hänvisning till det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice. Samtidigt beaktas ändringen av lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik Tidigare fanns närmare föreskrifter om fiskefartygsregistret i författningar som utfärdades med stöd av lag; nu är det fråga om insjöfartyg som ska registreras direkt med stöd av lag.

1.42 Lag om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen

De föreslagna ändringarna är av teknisk karaktär och beror på ändringar i bestämmelserna om de register Trafiksäkerhetsverket för, och på lagstiftningstekniken i de bestämmelserna. De ändringar som gjorts kan göra bestämmelserna om rätt till information enklare. Dock bör det noteras att ändringarna inte inskränker andra myndigheters rätt att få uppgifter ur Trafiksäkerhetsverkets register. Vid inrikesministeriet pågår ett projekt för utveckling av räddningsväsendet, som får konsekvenser såväl för räddningslagen som för lagen om bekämpning av oljeskador, som nämns i punkt 7.2.60 nedan. Kommunikationsministeriet och inrikesministeriet ska säkerställa att dessa lagstiftningsprojekt som tangerar varandra koordineras.

89 §. *Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter*. Det föreslås att 4 mom. 1 punkten ändras så att underpunkterna a–c stryks och slås samman. Samtidigt ändras hänvisningarna till lagen om farkostregistret, fartygsregisterlagen och luftfartslagen som ingår i underpunkterna a–c till hänvisningar till lagen om transportservice, V avd. 2 kap. om uppgifter som ska registreras i trafik- och transportregistret. Ändringarna inskränker inte räddningsmyndigheternas rätt till information.

90 §. *Rätt att få information för befolkningsskyddsuppgifter*. Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 1 mom. 6 punkten ändras till en hänvisning till lagen om transportservice. Ett krav på att de uppgifter som utlämnas ska vara nödvändiga fogas till bestämmelsen.

1.43 Lag om ändring av bränsleavgiftslagen

2 §. *Tillämpningen av andra lagar*. Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 3 mom. ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

17 §. *Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning*. Det föreslås att hänvisningen till fordonsregistret i 2 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

18 §. *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift*. I 1 mom. ändras hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret till en hänvisning till lagen om transportservice.

1.44 Lag om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen

8 a §. *Gemenskapsbestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer*. Ordalydelsen i det föreslagna 2 mom. avviker från den gällande bestämmelsen så att direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland lämnas utanför järnvägsansvarsförordningens tillämpningsområde, i stället för järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att den ringbana som öppnades 2015, dvs. banavsnittet Helsingfors-Vandaforsen-Flygstationen-Sandkulla-Helsingfors, fogas till förteckningen över banavsnitt inom regionaltågstrafiken. Med regiontågstrafik avses i huvudsak trafik mellan stora tätorter som bedrivs med lokaltrafikmateriel med bokstavsbeteckningar (A, I, E, G, K, L, P, U, R, Z, Y samt mellan Kouvola och Kotka också med nummerbeteckningar för lokaltrafik), och med täta stopp också på mindre stationer och hållplatser mellan de stora tätorterna. Passagerarna i regiontågtrafiken reser typiskt sett med periodbiljetter som prissätts enligt zon. Därför används ofta också termerna zontågtrafik eller lokaltåg- och regiontrafik för zontågtrafiken, pga. trafikens karaktär och typen av materiel. Här används termen regiontågtrafik.

Vidare föreslås det att 4 punkten ändras så att regiontrafikrutten förlängs till Tammerfors. Artikel 10 i järnvägsansvarsförordningen om reseinformation och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldighet att erbjuda måltider och inkvartering tillämpas inte på regionaltågstrafiken på de banavsnitt som nämns i förteckningen.

VR-Group Ab betonar i sitt omfattande och detaljerade utlåtande över andra fasen av lagen om transportservice att region- och zontågtrafik bedrivs från Helsingfors ända till Tammerfors. Från sommaren 2017 är regiontågtrafiken mellan Riihimäki och Tammerfors en del av VR:s integrerade regiontågtrafik, som bedrivs med tåg med samma **bokstavsbeteckningar**, och biljettsystemet följer systemet för lokaltrafiken.

Trafiken mellan Riihimäki och Tammerfors utgör lokaltågtrafik på korta sträckor mellan små stationer. Passagerarna i dessa zontåg, som är långsamma jämfört med fjärrtågen, reser i praktiken aldrig hela resan mellan Tammerfors och Helsingfors, utan de utnyttjas för korta ärende- och arbetsresor till och mellan de tätorter där de snabbare fjärrtågen inte stannar. För närvarande finns det transportvillkor för alla linjer, och de har anpassats till järnvägsansvarsförordningen och 8 a § i järnvägstransportlagen antingen så att transportvillkor enligt järnvägsansvarsförordningen tillämpas eller så att de med stöd av ett undantag som kommissionen beviljat med stöd av förordningen inte tillämpas på tågförbindelsen ifråga. På sådana korta sträckor är biljettpriserna så pass låga att ingen förseningsgottgörelse betalas ens utan att det finns ett

undantag (under 4 € ersätts inte). Dessutom uppstår sällan långa förseningar på dessa korta sträckor.

I medeltal kostar en enkelbiljett för vuxna på dessa rutter t.ex.

Riihimäki–Tammerfors	10,8 €
Riihimäki–Tavastehus	4,6 €
Tavastehus–Tammerfors	7 €
Lempäälä–Tammerfors	2,6 €

Ändringens syfte är att två olika transportvillkor inte ska behöva tillämpas under resan i samma tåg och på samma linje. Avsikten är inte att utvidga undantaget till att gälla dyrare biljetter, och inte heller fjärrtrafiken (såsom InterCity- och Pendolino-tågtrafiken mellan Helsingfors och Tammerfors), utan ändringen gäller endast den region- och zontågtrafik som bedrivs med lokaltåg. Nuläget kan inte anses konsekvent, då samma slags trafik med lokaltåg behandlas enligt två olika slags lagstiftning: samma tåg i samma slags tågtrafik med likadan tågmateriel, biljettsystem och ersättningspraxis faller under en del av resan inom tillämpningsområdet för järnvägsansvarsförordningen och under en del av resan utanför. Vid bedömningen av förändringen är det väsentligt att undantaget inte gäller all trafik mellan Helsingfors och Tammerfors, utan endast den region- och zontågtrafik som bedrivs med lokaltåg.

1.45 Lag om ändring av järnvägslagen

2 §. *Definitioner.* Det föreslås att hänvisningen till det fordonsregister som avses i 68 § i järnvägslagen ändras till en hänvisning till det trafik- och transportregisterregister som avses i lagen om transportservice.

3 §. *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*. Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

10 §. *Koncession.* Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

11 §. *Sökande av koncession*. Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

12 §. *Förutsättningar för beviljande av koncession.* Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

13 §. *Beviljande av koncession*. Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

14 §. *Förnyande eller ändring av koncession*. Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

15 §. *Återkallande av koncession*. Paragrafen upphävs då bestämmelserna om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik flyttas till II avd. 5 kap. i lagen om transportservice.

20 §. *Tillträde till bannätet och rätt att använda det.* I 20 § 1 mom. ändras hänvisningarna till 3 och 10 § i järnvägslagen till en hänvisning till II avd. 5 kap. 1 § i lagen om transportservice.

35 §. *Tillhandahållande av utbildningstjänster*. I 1 mom. ändras hänvisningen till 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) till en hänvisning till II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice.

68 §. *Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen*. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 68 § 4 mom. i järnvägslagen, men i stället för till fordonsregistret hänvisas till trafik- och transportregistret. Vidare upphävs 1, 2, 3 och 5 mom., eftersom bestämmelserna i 1, 3 och 5 mom. i fortsättningen ingår i V avd. i lagen om transportservice om trafik- och transportregistret. Paragrafens rubrik ändras på grund av ändringar i innehållet.

68 a §. *Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret.* I sak motsvarar paragrafen 68 § 5 mom. i järnvägslagen. Eftersom innehållet i 68 § ändras, lösgörs det momentet till en skild paragraf för följdriktighetens skull.

69 §. *Registrering av fordonsenheter och avförande av dem ur registret.* Paragrafens 5 mom. upphävs då bestämmelserna om register överförs till V avd. i lagen om transportservice, som gäller trafik- och transportregistret.

73 a §. *Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och Trafiksäkerhetsverket*. Paragrafens rubrik ändras så att paragrafen härefter enbart gäller utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och Trafiksäkerhetsverket, eftersom Trafiksäkerhetsverket, förutom att vara nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna enligt paragrafen, även ska vara tillståndsmyndighet i stället för kommunikationsministeriet. Av samma orsak ändras 1 och 2 mom. i paragrafen så att bestämmelserna bara avser utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och Trafiksäkerhetsverket, medan kommunikationsministeriet stryks ur bestämmelserna.

81 §. *Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar*. Paragrafen ändras så att den härefter enbart gäller förberedelser som vidtas av innehavare av säkerhetstillstånd. I 2 mom. ändras bestämmelserna på lägre nivå från kommunikationsministeriets förordningar till statsrådets förordningar.

85 §. *Straffbestämmelser.* Det föreslås att till 85 § i järnvägslagen fogas ett nytt moment som i huvudsak motsvarar den bestämmelse som tidigare ingått i behörighetslagen enligt vilken en förare som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i kroppen finns en konstaterbar mängd, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken ska dömas till böter. I bestämmelsen behålls den så kallade nolltoleransen för alkohol i järnvägstrafiken.

I 23 kap. 7 § i strafflagen föreskrivs om fylleri i tågtrafik och om påföljder för det i situationer när en person har använt antingen alkohol eller narkotika. Syftet med den bestämmelse som

nu föreslås är att behålla relationen mellan speciallagstiftningen och strafflagen så att den strängare bestämmelsen i strafflagen tillämpas på personer som använt alkohol och som i och för sig omfattas av detta moments tillämpningsområde, om alkoholhalten i blodet är minst 0,5 promille eller rekvisitet i 23 kap. 7 § i strafflagen annars uppfylls. Det föreslås att på lägre promillehalter än så ska tillämpas bestämmelsen om nolltolerans i detta moment, som föreslås överföras till järnvägslagen. I fråga om användning av narkotika tillämpas bestämmelsen om fyller i tågtrafik inte om den verksamma beståndsdelen i narkotikan härrör från ett läkemedelspreparat som den som utför uppgiften har haft rätt att använda. Specialbestämmelsen enligt denna paragfaf blir tillämplig när användningen av läkemedelspreparatet inte har godkänts av en järnvägsläkare eller någon annan läkare, t.ex. en vårdande företagsläkare.

94 §. *Myndigheternas rätt att få uppgifter*. 2 mom. upphävs eftersom bestämmelserna om rätt att få uppgifter överförs till V avd. i lagen om transportservice, som gäller trafik- och transportregistret.

94 b §. *Nedsatt funktionsförmåga*. Paragrafen motsvarar 22 § i behörighetslagen. I 1 mom. föreskrivs om nolltolerans. Enligt momentet får en uppgift som förare inte skötas under påverkan av alkohol eller något annat berusningsmedel. Motsvarande bestämmelse för luftfartens del finns i 170 § 1 mom. i luftfartslagen. Bestämmelsen kan anses passa bättre i järnvägslagen än i lagen om transportservice, eftersom det är fråga om en bestämmelse om verksamhetens säkerhet, som utom på lokförare också är avsedd att tillämpas på andra som utför uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken.

I 23 kap. 7 § i strafflagen föreskrivs om fylleri i tågtrafik. Enligt den paragrafen ska den som för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans blod eller minst 0,22 milligram per liter i hans utandningsluft, eller att hans förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, för fylleri i tågtrafik dömas till böter eller till fängelse i högst två år. För fylleri i tågtrafik kan också den dömas som för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som påverkar tågsäkerheten under påverkan av något annat rusmedel eller en ämnesomsättningsprodukt. Bestämmelsen ska dock inte tillämpas om ämnet i fråga eller ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedelspreparat som den som utför uppgiften har haft rätt att använda.

Enligt undersökningar försvagas uppmärksamheten och börjar felbedömningar förekomma redan vid 0,2 promilles berusning. Redan en så liten alkoholmängd innebär en ökad olycksrisk, för att inte tala om andra berusningsmedel. Ju mer komplicerade prestationer och funktioner det är fråga om, desto mer måste det centrala nervsystemet samordna olika reaktioner och desto lättare försvagar redan en liten alkoholmängd utförandet av sådana krävande prestationer. I uppgifter som hänger samman med att föra tåg och med tågsäkerheten är det fråga om mångsidig verksamhet som ska koordineras av det centrala nervsystemet och det är därför befogat att kräva att de som utför sådana uppgifter inte under några som omständigheter arbetar under påverkan av alkohol eller andra berusningsmedel så att de riskerar många människors säkerhet och liv.

För att kontrollera nolltolerans krävs blodprov, men en sådan personbesiktning är för närvarade inte möjlig enligt 32 § i tvångsmedelslagen (806/2011). Man har försökt ändra den bestämmelsen bl.a. i samband med ändringar i luftfartslagen, men justitieministeriet har inte ansetts att det finns tillräckliga förutsättningar med tanke på den personliga frihet som tryggas i 7 § i grundlagen och det skydd för privatlivet som tryggas i 10 § i grundlagen. Det har dock ansetts befogat att föreskriva om nolltolerans i behörighetslagen, eftersom järnvägsföretagen

redan förutsätter nolltolerans i sina egna säkerhetsstyrningssystem och med stöd av internationella bestämmelser.

Enligt 2 mom. får en uppgift som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan motsvarande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten. En motsvarande bestämmelse finns i 170 § 2 mom. i luftfartslagen.

1.46 Lag om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser

4 §. *Förseelser som gäller körhandlingar för ett motordrivet fordon*. I sak ändras paragrafen så, att det i 3 punkten hänvisas till förordningar som tillämpas på internationell lastbils- och busstrafik och i vilka det föreskrivs om skyldigheten att visa upp handlingar. Polisen som övervakar trafiken i Finland har tillgång till trafik- och transportregistret, som den kan använda för att ta reda på uppgifter om föraren vid kontroller längs vägarna, och därför finns det ingen motsvarande grund för skyldigheten att visa upp handlingar inom den inhemska trafiken. Således kan också 5 punkten om taxiförares skyldighet att visa upp handlingar upphävas. I 6 punkten ändras hänvisningen till lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare till en hänvisning till lagen om transportservice. För tydlighetens skull stiftas en helt ny paragraf.

1.47 Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

3 §. *Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande*. Det föreslås att hänvisningen till kollektivtrafiklagen i 2 mom. 5 punkten ändras till en hänvisning till lagen om transportservice, och att 6 punkten som hänvisar till lagen om taxitrafik och 7 punkten som hänvisar till lagen om kommersiell godstransport på väg upphävs, eftersom bestämmelser om person- och godstransport på väg i fortsättningen kommer att finnas i lagen om transportservice. I lagen om taxitrafik anges att olovligt bedrivande av taxitrafik med personbil, olovlig yrkesmässig persontransport på väg med paketbil eller lastbil eller med en sådan trehjuling, fyrhjuling eller lätt fyrhjuling som avses i 13 § i fordonslagen är straffbart, liksom även överlåtelse av taxitillstånd för att användas av någon annan eller försummelse att medföra nödvändiga handlingar eller visa upp dem. Enligt lagen om transportservice är det tillåtet att bedriva taxitrafik med paketbil och lastbil samt med de ovan uppräknade fordon som avses i 13 § i fordonslagen. Enligt lagen om transportservice behövs inget tillstånd för godstransport med en traktor vars största tillåtna hastighet är högst 60 kilometer i timmen eller med ett fordon eller en fordonskombination vars högsta tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo.

Den påföljd enligt lagen om transportservice som är betydelsefull för taxitrafiken är påföljden för bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd, om vilket det finns bestämmelser i VI avd. 2 kap. 1 § i lagen om transportservice.

Det föreslås att 2 mom. 6 och 7 punkten upphävs.

11 §. *Delgivning.* Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret i 2 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

17 §. *Sändande av ett ordningsbotsföreläggande*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

23 §. *Skriftlig anmärkning*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.48 Lag om ändring av 42 och 91 § i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten

De föreslagna ändringarna är av teknisk karaktär och beror på ändringar i bestämmelserna om de register Trafiksäkerhetsverket för, och på lagstiftningstekniken i de bestämmelserna. De ändringar som gjorts kan göra bestämmelserna om rätt till information enklare. Dock bör det noteras att ändringarna inte inskränker andra myndigheters rätt att få uppgifter ur Trafiksäkerhetsverkets register.

42 §. *Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret i 1 mom. 3 punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

91 §. *Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register vid förebyggande och avslöjande av brott*. Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 1 mom. 7 punkten ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

1.49 Lag om ändring av 24 a § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården

24 a §. *Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården.* Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 2 mom. 6 punkten ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

1.50 Lag om ändring av lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng

14 §. *Uppgifter i olycksdataregistret*. Det föreslås att hänvisningen till fordonstrafikregistret i 1 mom. 2 punkten ändras till en hänvisning till uppgifter ur straff- eller bötesregistret. Uppgifter ur straff- och bötesregistret införs tills vidare i trafik- och transportregistret. I framtiden bör tillgången till information mellan myndigheter emellertid gå ut på att uppgiften ska sökas i dess ursprungliga källa, för att man ska kunna säkerställa att den är aktuell och korrekt.

1.51 Lag om ändring av vägtrafiklagen

5 kap. Förare och körrätt.

63 §. *Allmänna krav på förare*. Det föreslås att hänvisningarna till lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare och lagen om yrkeskompetens för taxiförare ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

6 a kap. *Viss social lagstiftning om vägtransporter och färdskrivare vid vägtransporter*. Det föreslås att 6 a kap. upphävs, eftersom bestämmelserna överförs till lagen om transportservice.

105 a §. *Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter*. Det föreslås att paragrafen upphävs, eftersom bestämmelsen överförs till lagen om transportservice.

106 §. *Anmälan om beslut som gäller trafikbrott*. Det föreslås att hänvisningarna till fordonstrafikregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.52 Lag om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter

2 §. *Utsökningsavgifter*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 4 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.53 Lag om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen

71 §. *Inköpstillstånd för flytande bränsle.* Det föreslås att hänvisningen till fordonsregistret i 2 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

79 §. *Tryggande av sjötransporter*. Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 4 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.54 Lag om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande

18 §. *Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter*. Det föreslås att hänvisningen till lagen om fordonstrafikregistret i 4 mom. ändras till en hänvisning till lagen om transportservice.

1.55 Lag om ändring av lagen om farkostregistret

Det föreslås att lagens rubrik ändras till lag om registrering av farkoster.

1 §. *Registrering av farkoster*. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras. Dessutom föreslås det att paragrafen ändras så att det beaktas att farkostregistret blir en del av trafik- och transportregistret, som förs av Trafiksäkerhetsverket.

2 §. *Förhållande till annan lagstiftning*. Det förslås att 2 mom. ändras på det sätt som registerreformen förutsätter. Dessutom anges det i paragrafen att ett fartyg inte samtidigt kan vara registrerat i något annat register, alltså i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller i fiskefartygsregistret.

3 §. *Registreringspliktiga farkoster.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att hänvisningen till farkostregistret ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret. Den allmänna utgångspunkten i lagen om transportservice är att förekomsten av persontillstånd i Finland i regel kan påvisas genom att saken kontrolleras i trafik- och transportregistret. En motsvarande förändring föreslås också i 4 mom.

11 §. *Registreringsbevis.* Det föreslås att hänvisningarna i 1 och 4 mom. ändras så att de i stället för farkostregistret gäller trafik- och transportregistret.

3 kap. Uppgifter i registret.

Det föreslås att kapitlet upphävs som obehövligt, eftersom farkostregistret inkluderas i det trafik- och transportergister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice.

4 kap. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter.

Det föreslås att kapitlet upphävs som obehövligt, eftersom bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter finns i IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice.

5 kap. Uppgifternas offentlighet och utlämnande av uppgifter.

Det föreslås att kapitlet upphävs som obehövligt, eftersom bestämmelser om uppgifternas offentlighet och utlämnande finns i V avd. 3 kap. i lagen om transportservice samt i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

6 kap. Registreringsverksamhet.

Det föreslås att kapitlet upphävs som obehövligt, eftersom bestämmelser om registreringsverksamhet finns i IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice.

36 §. *Förbud mot ändring av registeruppgifter*. Det föreslås att paragrafen upphävs, eftersom motsvarande bestämmelse tas in i V avd. i lagen om transportservice.

37 §. *Avgifter.* Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig. Självklara hänvisningar till allmänna lagar bör undvikas.

38 §. *Hänvisning till strafflagen*. Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig.

39 §. *Farkostregistreringsförseelse.* Det föreslås att paragrafens rubrik och förseelserekvisitet i paragraftexten ändras från farkostregisterförseelse till farkostregistreringsförseelse till följd av den registerreform som föreslås i propositionen.

1.56 Lag om ändring av 69 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken

69 §. *Utlämnande av registeruppgifter.* Det föreslås att hänvisningen till fartygsregistret i 2 mom. 3 punkten ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.57 Lag om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar

2 §. *Tillämpningen av andra lagar.* Det föreslås att hänvisningarna till lagen om farkostregistret ändras till hänvisningar till V avd. 1 och 3 kap. i lagen om transportservice, där det finns bestämmelser om användning och utlämnande av registeruppgifter.

5 §. *Avgiftsskyldig.* Hänvisningarna till farkostregistret enligt lagen om farkostregistret ändras till hänvisningar till det trafikregister som avses i lagen om transportservice.

15 §. *Rätt att få uppgifter ur trafik- och transportregistret*. Paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar ändringen i paragrafen, eftersom farkostregistret blir en del av trafik- och transportregistret. Hänvisningarna till farkostregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret.

1.58 Lag om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift

2 §. *Betalningsskyldig.* Det föreslås att hänvisningen till fordonsregistret i 2 mom. ändras till en hänvisning till trafik- och transportregistret.

1.59 Lag om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador

31 §. *Bekämpningsmyndigheternas rätt till information.* Hänvisningarna till farkostsregistret och fartygsregistret i 2 mom. 4 och 5 punkterna ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret och till motsvarande register på Åland. Genom bestämmelsen inskränks inte rät-

ten att få uppgifter. Dessa paragrafer granskas också i det lagstiftningsprojekt för utveckling av räddningsväsendet som nämns i punkt 7.2.42.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I propositionen föreslås att noggrannare bestämmelser kan utfärdas genom förordning av statsrådet om följande:

- II avd. 3 kap. 5 §: kunskapskrav för yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

- II avd. 3 kap. 6 §: innehållet i och genomförandet av utbildningen samt lektionernas längd och om tillgodoräknandet av en tidigare erhållen grundläggande yrkeskompetens eller utbildning för trafikföretagare vid utbildningen för grundläggande yrkeskompetens.

- II avd. 3 kap. 7 §: om prov för utbildning för grundläggande yrkeskompetens i vägtrafik och genomförandet av det.

- II avd. 2 kap. 8 §: godkännande som berättigar till transport med fordon eller fordonskombinationer och att under utbildningstiden framföra fordonet eller fordonskombinationen i Finland på grundval av godkännandet.

- II avd. 3 kap. 9 §: fortbildningens innehåll, tidpunkten då den ska genomgås, hur den ska genomföras och övriga krav som gäller fortbildningen.

- II avd. 3 kap. 10 §: krav som gäller utbildningscentra och uppgifter som ska ges i ansökan.

- II avd. 3 kap. 11 §: behörighetsvillkor för den ansvariga föreståndaren, provbedömaren och läraren, de fordon som används och övrig undervisningsmateriel.

- II avd. 3 kap. 14 §: de anteckningar som påvisar yrkeskompetens, utfärdande av temporära handlingar och ansökan om yrkeskompetenskort.

- II avd. 3 kap. 15 §: ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag.

- II avd. 4 kap. 2 §: uppgiftsfördelningen mellan de myndigheter som övervakar den sociala lagstiftningen om vägtransporter och verkställigheten av övervakningen samt tillämpningen av de undantag som anges i artiklarna 13.1, 13.3 och 14 i EU:s kör- och vilotidsförordning.

- II avd. 4 kap. 3 §: ansökan om och förnyande av färdskrivarkort, kortinnehavares anmälningsskyldighet och kortets giltighetstid.

- II avd. 4 kap. 4 §: undantag i tillämpningsområdet som anges i artikel 3.1 och 3.2 i färdskrivarförordningen, undantagstillstånd som anges i punkt 3, användning av färdskrivare och reparation av färdskrivare.

- II avd. 5 kap. 6 §: ordnande av beredskapsplanering inom järnvägstrafiken som krävs för beredskap inför undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

- II avd. 6 kap. 6 §: ordnande av beredskapsplanering inom spårbunden stadstrafik som krävs för beredskap inför undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

- II avd. 9 kap. 2 §: rätten för främmande stats fartyg att utan det tillstånd som behövs för avvikelse från cabotage i sjötransporter utöva handelssjöfart antingen i sin helhet eller till vissa delar som fastställs genom avtal.

- II avd. 10 kap. 6 §: det behörighetsbrev som krävs av driftsövervakare av tryckbärande anordning på fartyg och om hur användare av tryckbärande anordningar ska göras förtrogna med uppgiften.

- II avd. 10 kap. 12 §: behörighetsbrev, certifikat över specialbehörigheter, behörighets- och specialbehörighetskrav samt om de nationella behörighetsbrev och behörighetskrav som behövs och om de saker som ska framställas i ansökan som gäller behörighetsbrev och certifikat över specialbehörigheter för verkställigheten av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen, konventionen om arbete till sjöss från 2006 (FördrS 52/2013), direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, fiskefartygsdirektivet och Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente.

- II avd. 10 kap. 13 §: krav på specialutbildning och förtrogenhetsutbildning enligt fartygstypen på passagerarfartyg och tankfartyg och enligt fartygspersonalens arbetsuppgifter samt närmare bestämmelser om säkerhets-, brandbekämpnings- och sjukvårdsutbildning för verkställigheten av STCW- och SOLAS-konventionerna och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

- II avd. 10 kap. 14 §: närmare bestämmelser för genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om giltighetstider för behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Dessutom giltighetstider för nationella behörigheter samt förnyande av behörighet och specialbehörighet samt utredning om bevarad yrkeskompetens inom sjöfarten.

- II avd. 11 kap. 1 §: krav som gäller anordnare av sjöfartsutbildning.

- Bestämmelserna i II avdelningen 12 kap. 9 § och 13 kap. 1 § 2 mom. tillämpas på verksamheten med fjärrstyrda luftfartyg, dock från och med en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

- II avd. 12 kap. 10 §: ordnande av beredskapsplanering inom luftfarten som krävs för beredskap inför undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

- IV avd. 1 kap. 16 §: ordnandet av myndighetstillsyn över yrkeskompetens i vägtrafiken.

- IV avd. 1 kap. 17 §: meddelanden som krävs enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och som Trafiksäkerhetsverket ska sända till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer eller till andra parter i STCW-konventionen.

Vidare föreslås det i propositionen att Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare bestämmelser om följande:

- II avd. 5 kap. 3 §: de utredningar som ska visas upp när man ansöker om den koncession som krävs för att bedriva järnvägstrafik.

- II avd. 6 kap. 4 §: innehållet i anmälan som gäller utövande av spårbunden stadstrafik och hur uppgifterna ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket.

- II avd. 6 kap. 5 §: metro- och järnvägssystemets och dess delars minimisäkerhetsnivå samt metro- och järnvägssystemets säkerhetsmål.

- II avd. 6 kap. 6 §: innehållet i säkerhetsstyrningssystemet hos utövare av spårbunden stadstrafik.

- II avd. 6 kap. 7 §: behörighet hos förare i spårbunden stadstrafik, krav på och läkarundersökningar av hälsotillstånd och hur ofta de som sköter uppgifter som förare ska påvisa sin behörighet.

- II avd. 7 kap. 6 §: krav som ska ställas på sinnesfunktionerna hos förare av i järnvägstrafik och sådan medicinering, sådana sjukdomar, defekter, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar förmågan att utföra uppgiften som förare eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra uppgiften samt förfarande vid bedömning och behandling av dessa.

- II avd. 7 kap. 8 §: läkarintyg för förare i järnvägstrafik.

- II avd. 7 kap. 9 §: de psykiska egenskaper och den psykiska lämplighet som krävs av förare samt psykologisk personbedömning inom järnvägstrafiken.

- II avd. 7 kap. 11 §: den språkkunskap som förutsätts av lokförare och nivåprov för språkkunskapen.

- II avd. 8 kap. 1 §: de utbildningsmetoder som ska tillämpas vid förarutbildningen och om utbildningens innehåll.

- II avd. 8 kap. 2 §: prov inom järnvägstrafiken och ordnandet av dem.

- II avd. 8 kap. 3 §: krav som ska ställas på läroinrättningar och och behörighetsvillkor för utbildarna inom järnvägstrafiken.

- II avd. 8 kap. 6 §: behörighetsvillkor för examinatorer och upprätthållande av kompetensen inom järnvägstrafiken.

- II avd. 9 kap. 2 §: utredningar som gäller ansökan om tillstånd som behövs för avvikelse i fråga om cabotage i sjötransporter.

- II avd. 10 kap. 12 §: närmare tekniska föreskrifter om specialbehörigheter för genomförande av Internationella sjöfartsorganisationens (nedan IMO) instruktioner och rekommendationer, innehållet i och anordnande av utbildning samt förtrogenhetskrav och förfaranden för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

- II avd. 10 kap. 13 §: utbildning för däcksman och säkerhetsutbildning för personer som arbetar på fiskefartyg.

- II avd. 10 kap. 14 §: kompletterande utbildning som krävs för förnyande av behörigheter och specialbehörigheter, utbildning på fartyg och arbetserfarenhet som krävs inom sjötransporter.

- II avd. 10 kap. 15 §: dokument som ska bifogas ansökan om kompetensbevis för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

- II avd. 11 kap. 1 §: förfarande för utbildningsanordnarnas godkännande inom sjöfarten och dokument som ska bifogas ansökan.

- II avd. 11 kap. 3 §: innehållet i och arrangemangen för utbildning inom sjöfarten i första hand med tillämpning av STCW-konventionen eller av IMOs eller ILOs anvisningar och rekommendationer samt förfaranden för godkännande av utbildningen och dokument som ska bifogas ansökan.

- II avd. 11 kap. 4 §: de dokument som behövs vid bedömningen av anordnare av sjöfartsutbildning.

- II avd. 12 kap. 5 §: utredningar på basis av vilka de sökande jämförs när användningen av trafikrättigheter begränsas genom luftfartsavtal och det behövs trafiktillstånd för regelbunden luftfart mellan Finland och tredjeland.

- II avd. 12 kap. 6 §: dokument i samband med flyglicens, med vilka den sökande visar att förutsättningarna för att beviljas tillstånd uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor får utgöra av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i EES-staterna eller på ömsesidighet.

- II avd. 12 kap. 8 §: närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker verksamhet med bruksflyg.

- II avd. 13 kap. 2 §: närmare föreskrifter om kompetenskrav och giltighetstider för personbehörigheter inom luftfart som baserar sig på standarder och rekommendationer i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och bestämmelserna i den förordning som kommissionen utfärdat med stöd av den.

- II avd. 13 kap. 6 §: närmare föreskrifter om flygbesättningens utbildning, vilka kan gälla sådan utbildningsverksamhet för vilken det är tillräckligt med en utbildningsanmälan, dimensioneringen av och yrkeskunnandet hos organisationen och personalen hos den som innehar utbildningstillståndet eller gör utbildningsanmälan, utrustningen som används i utbildningen, undervisningslokaler och andra läromedel, drifthandböcker som innehavaren av utbildningstillståndet och den som gör utbildningsanmälan, driftmetoder och utbildningsprogram och information som ska ges myndigheter om utbildningen.

- IV avd. 2 kap. 3 a §: anmälan av borttappat, stulet eller förstört persontillstånd och makulering av originaldokument.

- IV avd. 3 kap. 1 §: behörighetsvillkor för järnvägsläkare och upprätthållande av kompetensen.

- IV avd. 3 kap. 2 §: behörighetsvillkor för järnvägspsykologer och upprätthållande av kompetensen.

- IV avd. 3 kap. 2 §: behörighetsvillkor för sjömansläkare och upprätthållande av kompetensen samt blankettmodell för läkarintyg för fartygspersonal.

- V avd. 1 kap. 2 §: närmare föreskrifter om sändandet av uppgifter som behövs för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som registeransvarig.

- V avd. 2 kap. 3 §: övriga uppgifter om trafikmedel som ska införas i trafik- och transportregistret.

Dessa bemyndiganden beskrivs närmare i punkt 10 nedan.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018, samtidigt som lagen om transportservice. Dock föreslås det att de bestämmelser som handlar om införandet av tillgång på någon annans vägnar och öppna gränssnitt ska bringas i kraft först den 1 januari 2019, vilket ger aktörerna bättre tid att bereda sig för förändringen.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

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. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Det är möjligt att avtalsenligt överföra offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen om de författningsenliga förutsättningarna som ställts för anförtroendet av dessa uppgifter uppfylls och det finns ett bevisligt lagstadgat bemyndigande för att upprätta avtalet (GrUU 3/2009 rd, GrUU 11/2006 rd).

En offentlig förvaltningsuppgift avser en relativt omfattande grupp förvaltningsuppgifter, som inkluderar till exempel införande av lagar samt uppgifter i anslutning till beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner. Utöver överföringen av uppgifter som redan hör till myndigheterna omfattar 124 § i grundlagen även anförtroendet av nya förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis ska allmänna förvaltningslagar följas och de som behandlar ärenden ska handla under tjänsteansvar för att rättssäkerheten och kraven på god förvaltning säkerställs vid skötsel av offentliga förvaltningsuppgifter (GrUU 20/2006 rd). I grundlagsutskottets utlåtandepraxis anser man att det inte är nödvändigt att i lagen hänvisa till tillämpningen av de allmänna förvaltningslagarna (GrUU 13/2010 rd). Således föreslås det inte separata bestämmelser för detta.

Den föreslagna regleringen motsvarar till sitt sakinnehåll lagstiftningens nuläge, men bestämmelserna om utläggning på entreprenad sammanställs i IV avd. 4 kap. Det föreslås inte att de uppgifter som överförs ska utvidgas, men de kan gälla fler transportslag än hittills eftersom det inte ingår bestämmelser om entreprenad i alla de lagar som sammanförs. Trafiksäkerhetsverkets tillstånds- och registreringsverksamhet är en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 §i grundlagen. Det förslås en bestämmelsen om vilka uppgifter som Trafiksäkerhetsverket kan skaffa från utomstående tjänsteproducenter.

Sådana tillstånds- och registreringsuppgifter som eventuellt anförtros sådana tjänsteleverantörer som avses i lagförslaget innebär inte betydande utövande av offentlig makt. Bestämmelsen motsvarar i sak det som föreskrivs om avtalsregistrerare i 2 § 3 mom. i lagen om registrering om fordon och 28 § 2 mom. i lagen om farkostregistret. Till följd av att lagen om transportservice är horisontell har ordalydelsen dock ändrats så att den är mer teknologineutral än i de lagarna. De uppgifter som överförs innebär inte betydande utövande av offentlig makt. De tjänsteleverantörerna är s.k. avtalsregistrerare, och deras uppgifter handlar om rutinmässiga stöduppgifter av teknisk karaktär.

Överförbara uppgifter gällande fastställande av yrkeskompetens är förrättande och övervakning av prov för bedömning av yrkeskompetens samt utfärdande av intyg. Det är fråga om en stödande serviceuppgift.

Även utfärdande av färdskrivarkort kan överföras till utomstående tjänsteproducenter, även om det kan anses att uppgiften inte enbart är en stöduppgift. Det är dock enligt grundlagsutskottets ställningstagande främst fråga om en distributionsuppgift som kan anförtros andra än myndigheter. (GrUU 11/2004 rd).

Överförbara uppgifter gällande fastställande av yrkeskompetens inom luftfart är förrättande och godkännande av språkprov samt kompetensbedömning och godkännande av flygkontrollanter. Grundlagsutskottet anser det vara möjligt att avtalsenligt överföra dessa uppgifter som innebär begränsad utövning av offentlig makt, då lagen innehåller bestämmelser om sökande av ändring, tjänsteansvar, uppgifter, övervakning och uppsägande av avtal och överföringen är ändamålsenlig (GrUU 27/2014 rd, s. 3).

Grunderna för att ordna överföringen av förvaltningsuppgifter förblir desamma: utläggning på entreprenad är avtalsbaserat, avtalets minimiinnehåll fastställs i lag, uppgifterna som överförs fastställs i lag och de är huvudsakligen stöduppgifter, endast instanser som uppfyller de i lagen fastställda kraven kan verka som tjänsteproducenter och Trafiksäkerhetsverket övervakar tjänsteproducenternas verksamhet. På grund av god förvaltning och rättssäkerhet omfattas tjänsteproducenterna av straffrättsligt tjänsteansvar och på deras verksamhet tillämpas allmänna förvaltningslagar. Om rättsmedel föreskrivs i samband med bestämmelsen om ändringssökande i VI avd. 1 kap. Samtidigt förenklas och förenhetligas regleringen. När det gäller behandling av personuppgifter bör det iakttas att artikel 28 om registerförare i den allmänna personuppgiftsförordningen medför direkt tillämpliga bestämmelser.

Överföringen av förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter får inte äventyra rättssäkerheten, de grundläggande rättigheterna eller kraven på god förvaltning. Dessutom ska överföringen av uppgifter vara ändamålsenlig. Huruvida kravet på ändamålsenlighet uppfylls bedöms separat för varje uppgift. Grundlagsutskottet har fastställt att kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning och huruvida den tillgodoses ska bedömas från fall till fall (GrUU 11/2006 rd). Vid bedömningen ska bland annat förvaltningsuppgiftens karaktär beaktas (GrUU 48/2010 rd).

Överföring av Trafiksäkerhetsverkets ovan nämnda uppgifter till tjänsteproducenter är ett ändamålsenligt sätt att utföra dessa uppgifter. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av gällande lagar angående registrering ingått avtal om registrering av fordon bland annat med företag som bedriver besiktningsverksamhet, bilaffärer samt försäkrings- och finansieringsbolag. Trafiksäkerhetsverket har ett gällande registreringsavtal med 126 företag som bedriver besiktningsverksamhet, 10 försäkringsbolag och 186 bilaffärer eller finansieringsbolag. Trafiksäkerhetsverket har dessutom ingått registreringsavtal med försäkringsrepresentanter för försäkringsbolags franchisingföretag. För närvarande finns det 876 av dessa avtal. Trafiksäkerhets-

verket har registreringsavtal även med bilaffärer som i samband med försäljning av försäkring kan registrera fordon. För närvarande finns det cirka 290 sådana företag. Verket har avtal om farkoster med 152 företag.

Trafiksäkerhetsverket har således cirka 1 640 registreringsavtal med olika bolag. Besiktningsföretagen har cirka 390 verksamhetsställen där man kan göra en registeranmälan. Försäkringsbolagen och deras försäkringsrepresentanter har sammanlagt cirka 1 375 registreringsställen. Bilaffärerna och finansieringsbolagen har sammanlagt 602 verksamhetsställen som genomför registreringar. Således finns det i Finland sammanlagt cirka 2 367 verksamhetsställen som tar emot registeranmälningar. Det finns 188 verksamhetsställen som registrerar farkoster enligt avtal.

Verksamhetsställena är fördelade på olika orter i Finland, dock så att det finns färre verksamhetsställen i norra Finland än i närheten av de stora städerna i södra Finland.

Avtalsregistreringsmodellen har särskilt främjat tillgängligheten av fordonsregistreringstjänster och gjort dem smidigare. Detta har gjort det möjligt att tillämpa den så kallade principen om en lucka för att sköta registreringsärenden, då till exempel ett försäkringsbolag kan sälja till kunderna en trafikförsäkring som registreringen av fordonet förutsätter och samtidigt registrera fordonet. Därtill kan besiktningsstationer sälja trafikförsäkringar i samband med registreringen och ett finansieringsbolag kan registrera ett fordon för kunden när finansieringen upphör. Bilaffärer kan fortfarande registrera fordon som de köper och säljer. Det faktum att det på olika håll i Finland finns en betydande mängd verksamhetsställen där fordon kan registreras med stöd av avtalsregistrering har även gjort det möjligt för medborgarna att sköta registreringsärenden i närheten av sin egen bostadsort.

När det gäller yrkeskompetens är det fortfarande ändamålsenligt med tanke på tjänsternas tillgänglighet att överföra uppgifterna.

Det är fortfarande ändamålsenligt att med tanke på tjänsternas tillgänglighet att överföra utfärdandet av färdskrivarkort. Grundlagsutskottet anser att förutsättningarna för ändamålsenlighet tillgodoses i dessa situationer där tjänstens tillgänglighet förbättras med tanke på utfärdande av färdskrivarkort (GrUU 11/2004 rd).

Även när det gäller luftfart är det fortfarande ändamålsenligt att överföra uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket besitter dock nödvändigtvis inte för alla nya tekniska myndighets- och förvaltningsuppgifter lämplig sakkunskap och det är inte möjligt eller ändamålsenligt att verket till alla delar skaffar sig denna sakkunskap. Dessutom är utförande av kompetensbedömning av flygledare eller AFIS-personal uppgifter som myndigheten i praktiken omöjligt kan utföra, eftersom man i dessa uppgifter bedömer en flygledares och AFIS-personalens förmåga att arbeta i enlighet med de anvisningar och specialvillkor som dennes enhet följer. En sådan bedömning kan endast göras av en annan som arbetar vid samma enhet. Förrättande av språkprov är en annan uppgift som det inte är ändamålsenligt att myndigheten sköter. På grund av regional jämlikhet är det orimligt att kräva att provet ska avläggas för myndigheten.

Utöver IV avd. 4 kap. anförtros andra än myndigheter också enligt en del andra bestämmelser i lagförslaget sådana uppgifter som enligt grundlagen ska betraktas som offentliga förvaltningsuppgifter. De är typiskt sett sådana uppgifter som förutsätter särskild yrkesskicklighet. Vid bedömningen av om personal i transportuppgifter i trafiken uppfyller kraven anlitas examinatorer eller utbildningsorganisationer (för vägtrafikens del II avd. 3 kap., för järnvägstrafikens del II avd. 8 kap., för sjöfartens del 11 kap. och för luftfartens del 13 kap.). Dessutom bedöms personalens hälsotillstånd av sådana godkända läkare, psykologer och expertorgani-

sationer som avses i IV avd. 3 kap., dvs. för järnvägstrafikens del järnvägsläkare och järnvägspsykologer (IV avd. 3 kap. 1 och 2 §), för sjöfartens del sjömansläkare (IV avd. 3 kap. 3 §) och för luftfartens del flygläkare och flygmedicinska centra (IV avd. 3 kap. 4 §).

I 40 kap. 11 § i strafflagen definieras en person som utövar offentlig makt som den till vars uppgifter enligt lag eller förordning hör att meddela för andra bindande förordnanden eller att besluta om andras intressen, rättigheter eller skyldigheter eller som med stöd av lag eller förordning i sin uppgift reellt ingriper i någon annans intressen eller rättigheter, samt den som enligt lag eller förordning eller enligt ett uppdrag som han eller hon med stöd av lag eller förordning fått av en myndighet skall delta i beredningen av sådana beslut som avses ovan genom att göra framställningar eller förslag till beslut, utarbeta utredningar eller planer, ta prover eller utföra inspektioner eller på något annat motsvarande sätt.

Enligt förslaget till ändring av lagen om transportservice ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på examinatorer som medverkar vid prov för yrkeskompetens för lastbils- och bussförare för bedömning av dem som innehar eller ansöker om persontillstånd för trafik (II avd. 3 kap. 14 §), examinatorer vid prov för lokförare (II avd. 8 kap. 2 §), företagsläkare som bedömer hälsotillståndet hos kabinpersonal på luftfartyg, utomstående experter som deltar i tillsynen över aktörer (IV avd. 2 kap. 1 § 3 mom.), järnvägsläkare, järnvägspsykologer, sjömansläkare samt flygläkare (IV avd. 3 kap. 1–4§). Om skadeståndsrättsligt ansvar föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974).

Enligt propositionen ska ändring få sökas i utlåtanden och beslut av instanser som deltar i bedömningen av dem som ansöker om eller innehar persontillstånd för trafik. Instanser som deltar i bedömningen är utöver de personer som nämns i föregående stycke följande organisationer: sådana utbildningscentra som avses i II avd. 3 kap. 10 § i lagförslaget som meddelar undervisning och examinerar prov för yrkeskompetens i vägtrafik, anordnare av sjöfartsutbildning enligt II avd. 11 kap. 1 § och innehavare av utbildningstillstånd för luftfart enligt II avd. 13 kap. 6 §, samt organisationer som beviljar kabinbesättningsintyg enligt IV avd. 1 kap. 17 §.

Uppgifterna och rollerna för sådana läkare och psykologer som deltar i bedömningen av hälsotillstånd och psykologisk lämplighet hos dem som ansöker om eller innehar persontillstånd för trafik samt utbildningsorganisationer, examinatorer och provbedömare som deltar i bedömningen av deras kunskaper är tydliga och motiverade. Till skillnad från tillstånds- och registreringsuppgifter kan behoven vid tillsynen variera mycket från fall till fall, och antalet experter kan vara begränsat. Om anlitandet av utomstående experter vid tillsynen föreskrivs i IV avd. 2 kap. 1 §, som handlar om Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt. Förebilden för bestämmelserna finns i 164 § 2 och 3 mom. i luftfartslagen och 78 § i järnvägslagen. Grundlagsutskottet har ansett att det i vissa situationer t.ex. till följd av professionella och tekniska särdrag hos tillsynsobjektet kan vara befogat att inspektioner (som en myndighet ansvarar för) i sin helhet genomförs av en expert som myndigheten befullmäktigat (GrUU 40/2002 s. 3). Enligt utskottet kan nödvändighetskravet uppfyllas också t.ex när inspektionen förutsätter sådana kunskaper och resurser som myndigheten inte har (GrUU 29/2013 rd). Vid tillsynen över innehavare av trafiktillstånd förutsätts sakkunskap av väldigt olika slag: det kan gälla tekniska system, de metoder som tillämpas, bokföring eller motsvarande. Offentlighetsprincipen samt skydd för privatliv och personuppgifter I 12 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs att handlingar och upptagningar som innehas av myndigheterna är offentliga, om inte offentligheten av tvingande skäl särskilt har begränsats genom lag. Var och en har rätt att ta del av offentliga handlingar och upptagningar. Bestämmelsen i grundlagen innehåller en huvudprincip om upptagningsoffentlighet.

Offentlighetsprincipen gäller i regel även myndigheternas personregister. När det gäller offentligheten av myndigheternas personregister ska dock skyddet för personuppgifter och dess förutsättningar för utlämnande bedömas. Grundlagsutskottet har exempelvis i fråga om ändring av offentlighetsregleringen av beskattningsuppgifter fastställt att reglering av såväl allmän offentlighet och sekretess och rätten att lämna ut uppgifter måste granskas med avseende på 12 § 2 mom. och 10 § 1 mom. i grundlagen (GrUU 4/2014 rd, s. 2). Ett av målen med propositionen är att förbättra tillgången till uppgifter som införts i trafik- och transportregistret så att en hög nivå av skydd för personuppgifter kan tryggas.

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. Med personuppgifter avses alla uppgifter som gäller en fysisk person som är identifierad eller kan identifieras. Laghänvisningen i bestämmelsen till skyddet för personuppgifter förutsätter att lagstiftaren föreskriver om skydd för privatuppgifter, men ger lagstiftaren prövningsrätt i fråga om regleringens detaljer. En sådan bestämmelse om de grundläggande fri- och rättigheterna binder lagstiftarens prövningsrätt visavi innehållet i mindre grad än en sådan bestämmelse med ett regleringsförbehåll där den grundläggande fri- och rättigheten konstateras föreligga i enlighet med vad som bestäms i lag. (GrUU 25/2998 rd, s. 2/I; GrUU 3/2014 rd, s. 2.)

Grundlagsutskottet anser dock att lagstiftarens spelrum begränsas av att skyddet för personuppgifter utgör en del av skyddet för privatlivet, som i första hand skyddas i samma moment. Lagstiftaren ska dock trygga rätten till skydd för personuppgifter på ett sätt som är godtagbart för bestämmelserna med tanke på de grundläggande rättigheterna. (GrUU 3/2004/2004 rd, s. 2.) Rätten till skydd för privatliv och skydd för personuppgifter tryggas även i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och i Europakonventionen samt i rättspraxisen som gäller dessa.

Den nationella lagstiftningen om skydd för personuppgifter ska framdeles ta i beaktande Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning (2016/679). Dataskyddsförordningen ska tillämpas från och med den 25 maj 2018, det vill säga före det föreslagna datumet för ikraftträdande av den föreslagna registerregleringen. Målet med dataskyddsförordningen är att harmonisera EU-ländernas dataskyddsregler samt skydda fysiska personers grundläggande rättigheter och friheter och i synnerhet deras rätt till skydd för personuppgifter. Dataskyddsförordningen är i egenskap av EU-förordning direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna. Det är endast möjligt att utfärda nationell lagstiftning om behandling av personuppgifter enligt förordningens tillämpningsområde inom ramen för det nationella spelrummet som förordningen ger.

Grundlagsutskottet har fastställt att enligt dess uppfattning finns det inget hinder för att kraven på räckvidd för, exakthet hos och noggrann avgränsning av bestämmelser om skyddet av personuppgifter till vissa delar kan uppfyllas genom en ändamålsenligt beredd allmän unionsförordning eller genom en allmän nationell lag (GrUU 38/2016 rd, s. 4, GrUU 31/2017 rd, s. 3-4). Uttrycket ”till vissa delar” som utskottet använder syftar på det att det kan behövas nationell specialreglering, även om dataskyddsförordningens mål i princip är att säkerställa en tillräcklig hög nivå av skydd för personuppgifter i hela unionen. I förslaget utgår man från att nationell specialreglering behövs för att precisera dataskyddsförordningens reglering inom ramen för det spelrum som förordningen ger, då särdragen hos trafik- och transportregistret som en myndighets basregister samt kraven på regleringen av skydd för personuppgifter som framgår av grundlagen och grundlagsutskottets praxis iakttas.

I enlighet med grundlagsutskottets praxis om man ser till skyddet för personuppgifter är det viktigt att reglera åtminstone syftet med registreringen av uppgifterna, uppgifternas innehåll, det tillåtna användningsändamålet inklusive rätten att överlåta registrerade uppgifter, den tid

uppgifterna finns kvar i registret och den registrerades rättsskydd. Regleringen av dessa fakta ska vara övergripande och ingående på lagnivå. (GrUU 3/2004/2004 rd, s. 2, GrUU 70/2014 rd, s. 2;GrUU 46/2016, s.) 6.)

När det gäller syftet med registreringen av uppgifterna och uppgifternas innehåll ska syftet med behandlingen av uppgifterna och principen om ändamålsbundenhet beaktas. Personuppgifter får samlas endast för ett visst, uttryckligt och lagligt ändamål och endast nödvändiga uppgifter får behandlas. I enlighet med principen om ändamålsbundenhet får personuppgifter endast användas eller annars behandlas på ett sådant sätt som är förenligt med behandlingens ändamål. Syftet med registreringen av uppgifterna ska föreskrivas i lagen (GrUU 15/2008 rd, s. 5). Grundlagsutskottet har i sin praxis angående registreringen av personuppgifter ansett det vara viktigt att det i lagen ges omfattande och detaljerade bestämmelser om bland annat personuppgifternas innehåll (GrUU 11/2008 rd, s. 3/1). Uppgifter som lagras ska specificeras i lagen. Det går inte att kräva att sådana uppgifter som inte är nödvändiga för ändamålet ska lagras. GrUU 18/2014 rd, s. 7.)

I den föreslagna V avd. 1 kap. 1 § fastställs innehållet i och ändamålet med trafik- och transportregistret. I paragrafen ges en ganska generell förteckning över registrets innehåll för att skapa en helhetsbild av det. I registret lagras såväl personuppgifter som andra uppgifter, såsom fordonsuppgifter. Dessa andra uppgifter omfattas inte av kraven i lagstiftningen om personuppgifter, men kraven på god förvaltning och på att myndighetsverksamheten bygger på lag gäller behandlingen av dessa uppgifter. Registrets datainnehåll fastställs närmare enligt dataslag i avdelningens 2 kap. I registret lagras nödvändiga basuppgifter om alla fysiska och juridiska personer, eventuella andra nödvändiga uppgifter samt nödvändiga uppgifter om brott och påföljder. Genom denna lösning strävar man efter att se till, trots ett enda register, att endast nödvändiga uppgifter lagras i registret och att de uppgifter som ska lagras framgår direkt av lagen så att en transparent behandling av uppgifterna kan säkerställas. Registrets ändamål fastställs genom att det utfärdas en förteckning över registrets ändamål.

Dessa motsvarar i regel ändamålen med Trafiksäkerhetsverkets befintliga register. Ändamålen utvidgas dock att omfatta även utveckling av mobilitetstjänster samt främjande av deras användning, skapandet av möjligheter för forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet och främjande av utveckling av tjänster som bygger på mina data. Ändringarna av ändamålen motsvarar innehållet i ändringarna av verkets uppgifter och behörighet i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009). De nya tillämpningsområden begränsas dock till att gälla endast trafik- och mobilitetstjänster som rör Trafiksäkerhetsverkets uppgifter, så att senare behandling av uppgifterna är förenligt med ändamålet för insamlingen av uppgifter. Utvidgningen av såväl Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som registrets ändamål stöder skötseln av Trafiksäkerhetsverkets uppgiftsområde i en värld som digitaliseras.

Vid bedömningen av regleringen gällande myndigheters rätt att få uppgifter har grundlagsutskottet fäst uppmärksamhet vid bland annat det, vilka slags uppgifter rätten att få uppgifter gäller och hur den binds till behovet av att få uppgifterna. Myndigheternas rätt att få och möjlighet att lämna ut uppgifter kan enligt utskottet gälla ”behövliga uppgifter” för ett visst ändamål, om lagen ger en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. Om innehållet däremot inte på detta sätt anges i form av en förteckning, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att ”uppgifterna är nödvändiga” för ett visst ändamål. GrUU 42/2014 rd, s. 2; GrUU 65/2014, s. 4; GrUU 46/2016 rd, s. 6).

I förslaget föreskrivs om tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få uppgifter i IV avd. 2 kap. 2 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter i fråga om uppgifter som införts i registret har dock kompletterats i V avd. 1 kap. 2 §. Man strävar efter att säkerställa rätten att få

uppgifter så att uppgifterna i trafik- och transportregistret, som klassas som samhällets basregister, är korrekta, ändamålsenliga och uppdaterade. I paragrafen finns en förteckning över organisationer med rätt att få uppgifter, och det har fastställts en förutsättning att uppgifterna ska vara nödvändiga, eftersom det inte ingår en förteckning över innehållet i uppgifterna. Lösningen motsvarar lagstiftningslösningarna i första fasen av lagen om transportservice. Genom den ser man till att det inte blir kvar några luckor i rätten att få uppgifter och att regleringen även håller en lång tid.

När det gäller uppgifternas lagringstid anser utskottet att personuppgifter ska avföras inom en viss tidsfrist och att tidsfristen ska anmälas (GrUU 22/2014 rd, s. 6). Varaktig lagring av uppgifter är inte förenlig med skyddet för personuppgifter om det inte är befogat av skäl som är kopplade till informationssystemets art eller syfte. Varaktig lagring av uppgifter anses vara motiverad till exempel om uppgifterna är delvis oförändrade eller ändras långsamt och de uppdateras inte bara för någons höga nöjes skull utan de behövs för att man ska kunna göra sitt arbete. GrUU 54/2010 rd, s. 2; GrUU 18/2016 rd, s. 2.)

Om avförande av uppgifter ur registret föreskrivs i V avd. 2 kap. 6 §. Tidsfristerna för avförande av uppgifterna fastställs enligt dataslag så att de särdrag som gäller lagringen av uppgifterna tas på ett lämpligt sätt i beaktande. De föreslagna förvaringstiderna baserar sig på att informationen behövs för en viss funktion eller uppgift eller på internationella förpliktelser. För förvaring av uppgifter efter den föreskrivna tiden föreskrivs ett nödvändighetskrav. Sådan lagring av uppgifter över tidsfristen strider inte mot den grundläggande principen om skydd för personuppgifter, vilken utgår från att uppgifterna avförs när de inte längre är behövliga.

När det gäller utlämnande av personuppgifter brukar grundlagsutskottet i sin praxis förutsätta att bestämmelser om personregister säger klart ut vilka uppgifter som får lämnas ut, i vilket syfte och till vem (GrUU 41/2014 rd, s. 4). Utskottet anser dessutom att kravet på bestämmelser i lag gäller också möjligheten att överlåta uppgifter via en teknisk anslutning (GrUU 12/2002 rd, s. 5). Motsvarande konstaterande görs också i avgörandet HFD:2015:41. När det gäller den registrerades rättstrygghet har utskottet fäst uppmärksamhet vid den registrerades rättigheter och rättskyddsmedel (GrUU 19/2012 rd, s. 5).

Det föreslås att om utlämnande av uppgifter föreskrivs i V avd. 3 kap. Enligt 1 § är det Trafiksäkerhetsverket som beslutar om utlämnande av uppgifter och uppgifterna kan lämnas ut via ett gränssnitt eller på annat elektroniskt vis. Utlämnande av uppgifter är beroende av såväl innehållet i uppgifterna som lämnas ut som sättet på vilket de lämnas ut. Eventuella ändamål är också beroende av innehållet i uppgifterna: en del uppgifter kan behandlas generellt, en del kan lämnas ut i enskilda fall medan andra kan lämnas ut i ett visst syfte.

Uppgifter som kan behandlas generellt är sådana begränsade uppgifter som avses i V avd. 3 kap. 2 § 1 punkten och som gäller tillstånd för näringsidkare, det vill säga uppgifter om gällande tillstånd, tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter samt motsvarande uppgifter som gäller registreringsanmälan. Uppgifterna är tillgängliga via ett öppet gränssnitt över ett allmänt datanätverk i maskinläsbar form. Såväl fysiska som juridiska personer kan inneha ett sådant tillstånd för näringsidkare som avses i punkten. Via gränssnittet kan man genomföra exempelvis omfattande söktjänster, som kan ge användarna mer omfattande och lätthanterligare uppgifter om tjänster och tjänsteproducenter än vad de nuvarande sökningarna som baserar sig på de vanligaste webbaserade sökmaskinerna ger.

Det är fråga om noggrant begränsade uppgifter och allmänintresset talar för att de är tillgängliga. Det är fråga om uppgifter angående tillståndspliktigt yrkesutövande: vid intresseavvägningen väger säkerställande av tillgängligheten av dessa uppgifter mer än skyddet för person-

uppgifterna i fråga. Till exempel föreskrivs i artikel 16.2 i Europeiska unionens förordning om trafikidkare (1071/2009) att vissa uppgifter om trafikidkare ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter. I skäl 15 i inledningsdelen har lösningen motiverats med att den förbättrar insynen samt med att kunder kan kontrollera om företaget har det tillstånd som krävs. Samma skäl förordar även att tillgängligheten av tillstånd för verksamhetsutövare ökas på allmän nivå, vilket säkerställer jämlikhet bland verksamhetsutövare, då det även finns lättillgängliga uppgifter om andra aktörer än dem som avses i förordningen. Omfattande söktjänster förordas av såväl insyn som det att de medför en fördel för de registrerade då det blir lättare att hitta deras tjänster. Dock omfattas även yrkesuppgifter av skyddet för privatliv (GrUU 4/2014 rd, s. 3) och således kan de inte lämnas ut utan skyddsmekanismer. Således ges de registrerade rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut via gränssnittet.

Med avseende på skyddet för privatlivet och för personuppgifter har grundlagsutskottet ansett att det är av relevans att det i ett så här omfattande webbaserat personregister inte går att söka uppgifter på stora grupper utan till exempel bara genom enskild sökning (GrUU 46/2016 rd, s. 5). Grundlagsutskottet ansåg uppenbarligen att ett sådant här arrangemang gällande tillstånd för verksamhetsutövare motsvarar en informationstjänst med uppgifter om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. En sådan motsvarande bestämmelse ingick dock inte i första fasen av lagen om transportservice.

En sådan bestämmelse har inkluderats i lagens andra fas. Enligt V avd. 3 kap. 3 § i förslaget har alla rätt att få såväl ovan nämnda begränsade uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare enskilt utlämnade, som namnuppgifter om verksamhetsutövarens ansvarsperson. När det gäller trafikmedel lämnas ut namnuppgifter om ägaren, innehavaren, användaren och representanten samt adress- och andra kontaktuppgifter, samt uppgifter om beskattning, inteckningar samt försäkringstecknaren. Dessutom utlämnas enskilt uppgifter om personens rätt att framföra ett trafikmedel eller andra uppgifter om persontillståndets giltighet och omfattning. Utlämnande av uppgifter är motiverat med anledning av uppgifternas kvalitet: de är behövliga för att granska ett tillstånd eller en transporträtt eller för att få basuppgifter om ett trafikmedel och dess ägare. Därtill berörs personens grundläggande rättigheter relativt lite vid sådant slag av enskilt utlämnande av uppgifter. Det kan också vara fråga om att uppgifterna används i personliga syften, vilket faller utanför personuppgiftslagstiftningens tillämpningsområde. Dessutom kan fysiska personer förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut, eftersom det inte finns ett motsvarande allmänintresse att få dessa uppgifter.

För det tredje fastställs ändamålen i V avd. 3 kap. 4 och 5 §. Dessa ändamål motsvarar till vissa delar nuläget, men i dem beaktas även allmänintressets behov att främja utvecklingen och utbudet av trafiktjänster. Enligt en mer summarisk process än den som avses i 4 § i förslaget får endast utlämnas desamma uppgifter som alla har rätt att få enskilt utlämnade enligt 3 §. I enlighet med 4 § i förslaget kan dessa uppgifter lämnas ut i form av massutlämnande, men dock inte via t.ex. internet till skillnad från vad som föreskrivs i 3 §. På detta sätt vet man exakt till vem uppgifterna lämnas ut. Enligt den föreslagna 5 § kan man även på vissa villkor lämna ut andra offentliga uppgifter och tillåta maskinell behandling av uppgifterna. I detta fall begränsas dock ändamålen till sådan forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, vars mål är att utveckla och tillhandahålla ett trafiksystem och trafiktjänster, öka kunskapen om och förståelsen för trafiksystemet och trafiktjänsterna, förbättra trafiksäkerheten och bidra till att miljömålen inom trafik och transport uppnås. På detta sätt ökar också mängden rättssäkerhetsgarantier. Det bör observeras att med avseende på 4 och 5 § ges registrerade rätt att förbjuda att deras uppgifter lämnas ut.

När det gäller behandling av personuppgifter bör särskild uppmärksamhet fästas vid lagring och utlämnande av känsliga uppgifter. Exempelvis uppgifter om hälsotillståndet är i princip det slag av känsliga personuppgifter som för att kunna utlämnas till utomstående kräver att de allmänna begränsningsvillkoren i grundlagen är uppfyllda (GrUU 18/2010 rd, s. 4). 4). Uppgifter om brottslig gärning, straff och annan påföljd för ett brott räknas också till känsliga uppgifter (GrUU 37/2013 rd, s. 2). Enligt V avd. 2 kap. 1 § 3 mom. i förslaget får i registret lagras nödvändiga uppgifter om brottslig gärning och straff samt hälsouppgifter som avses i 4 § 1 mom. 5 punkten. I detta avseende motsvarar förslaget nuläget. Behandlingen av dessa uppgifter är fortfarande nödvändig för att upprätthålla trafiksäkerheten. Propositionen innehåller inte förslag angående överlåtelse av anonymiserade känsliga personuppgifter till andra än myndigheter eller andra aktörer som sköter offentliga uppdrag, varvid det inte längre är fråga om personuppgifter, eller på basis av samtycke.

Grundlagsutskottet har också betonat att skyddet för personuppgifter ska vara på tillräcklig hög nivå då uppgifterna vidarebefordras (GrUU 25/2009 rd, s. 2). Betydelsen av lämpligt skydd för personuppgifter och lämplig datasäkerhet betonas då man lämnar ut stora informationsmaterial. På grund av detta kräver utlämnande av uppgifter enligt V avd. 2 kap. 5 § till forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Tillståndet förutsätter en ändamålsenlig utredning av mottagaren, i vilken åtgärder för att säkerställa säker behandling av uppgifterna anges. Rätten att vidarebefordra uppgifterna begränsas kraftigt i fall som avses 4 § och förbjuds helt i fall enligt 5 §.

I propositionen föreskrivs som en allmän princip om att uppgifterna kan lämnas ut via ett gränssnitt eller en förbindelse för åtkomst eller annars elektroniskt. Andra sätt att lämna ut uppgifter torde utnyttjas relativt sällan. Begreppet teknisk anslutning stryks: En teknisk anslutning har kunnat betyda mycket olika saker och vissa genomföranden har inte främjat datasystemens kompabilitet. För närvarande är det bästa sättet för att lämna ut uppgifter ett gränssnitt som kan vara öppet eller stängt. Ett öppet gränssnitt betyder inte totalt fri tillgång till uppgifterna, utan endast i fall där det separat fastställts. I samband med gränssnittslösningarna bör det observeras att de kan bidra till att göra bland annat myndigheternas system interkompatibla. Med hjälp av gränssnitt är det även möjligt att hantera uppgifter som lämnas ut på ett kostnadseffektivt sätt, och se till att endast sådana uppgifter lämnas ut som någon har rätt att få. På grund av detta är det motiverat att det etablerade skrivsättet förnyas.

Det är nödvändigt att praxis för utlämnande av uppgifter kan utvecklas på det sätt som utvecklingen av digitaliseringen förutsätter, eftersom nuvarande praxis inte tillåter att informationskapitalet som registren innehåller utnyttjas på det sätt som samhällsekonomin och de olika aktörerna behöver. Den föreslagna regleringen siktar till att regleringen angående utlämnande av uppgifter tydligt berättar vilket slag av uppgifter, på vilket sätt och i vilket syfte Trafiksäkerhetsverket lämnar ut uppgifter. Utlämnande av uppgifter för de föreslagna ändamålen ska anses vara förenliga med allmänintresset. Allmänintresset balanseras dock med olika skyddsåtgärder för att säkerställa den registrerades rättssäkerhet. Propositionen begränsar inte den registrerades rättigheter enligt personuppgiftslagen eller EU:s allmänna dataskyddsförordning. Av rättsmedlen ska tillämpas sådana rättsmedel som avses i EU:s allmänna dataskyddsförordning samt de medel som föreskrivs i den framtida nationella dataskyddslagen. Därtill innehåller förslaget ovan nämnda skyddsåtgärder, vilka förstärks i takt med att mängden uppgifter som utlämnas ökar.

Tjänster på någon annans vägnar. Inte heller den nya 2 a § i propositionens III avdelning 2 kap., i vilken föreskrivs om kontakt genom annan person, hotar att försvaga skyddet för personuppgifter. Startpunkten av förslagen i III avd. 2 kap. 2 a § till tjänster på någon annans vägnar är att en person har kund- eller användarkonton både i den berörda tjänsten

och i en tjänst hos den tjänsteleverantör som ges tillgång. Avsikten med bestämmelsen är inte att genomföra den överföringsrätt som avses i artikel 20 i EU:s allmänna dataskyddsförordning. Syftet med förslagen är att klargöra det genom konstaterandet att personuppgifter vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar endast får behandlas i den omfattning det behövs för att bekräfta identiteten. I praktiken är det fråga om att man genom att jämföra uppgifter på brukarkonton får säkerställa att personen är densamma. I regel är avsikten inte alls att personuppgifter ska överföras mellan brukarkonton. Sedan en kundhändelse inletts, förmedlar den tjänsteleverantör som har tillgång på någon annans vägnar en identifieringskod till den som är förpliktad att ge tillgång. Efter det kan biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till mobilitetstjänster returneras genom automatiserad kommunikation med hjälp av koden från biljettransaktionen, utan att resenärens personuppgifter behöver överföras i identifierbar form. Dessutom kan det finnas behov av personuppgifter vid kundhändelser, om de behöver bifogas en biljettprodukt eller någon annan produkt som berättigar till att utnyttja en mobilitetstjänst (t.ex. namn, rabattgrundens art etc.). Eftersom det i varje händelse är fråga om tillgång till tjänster på kundens vägnar och på kundens initiativ, är det tillåtet att behandla personuppgifter på grund av ett medgivande eller avtal. Medgivandet ska uppfylla de kriterier som ställs upp i personuppgiftslagen och i fortsättningen i EU:s allmänna dataskyddsförordning.

Anmälningsrätt och anmälningsplikt för läkare, psykologer och yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. I propositionen föreskrivs om trafikläkarsystemet, som innebär rätt och skyldighet för läkare, psykologer och yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården att anmäla till Trafiksäkerhetsverket om personers hälsotillstånd och psykiska lämplighet (IV avd. 3 kap. i lagen om transportservice). De bestämmelserna ska bedömas enligt 10 § i grundlagen som gäller skydd för privatlivet. Bestämmelserna i denna proposition baserar sig i stor utsträckning på gällande lagstiftning. I EU:s lagstiftning och i internationella normer som binder Finland ingår krav på hälsotillstånd och psykisk lämplighet för personer som utför uppgifter i trafiken. Kraven syftar till att säkerställa att de som sköter uppgifter i trafiken inte till följd av sitt hälsotillstånd eller sin psykiska olämplighet orsakar fara för andra eller sig själva. För varje transportslag finns system i vilka beviljandet av tillstånd är knutet till att vissa krav uppfylls. För vägtrafikens del regleras frågan i körkortslagen, men för övriga transportslags del är det ändamålsenligt att koncentrera de bestämmelserna i lagen om transportservice.

Information om en persons hälsotillstånd och psykiska lämplighet går från den vårdande läkaren till tillståndsmyndigheten. Hälsotillståndet och lämpligheten hos personer som sköter uppgifter inom luftfarten, sjöfarten och järnvägstrafiken bedöms av särskilt godkända flygläkare, sjömansläkare och järnvägsläkare samt järnvägspsykologer. Förfarandet beskrivs i lagen. De uppgifter som förs in i myndighetens register behandlas som känsliga.

Utöver de trafikläkarna föreskrivs också om anmälningsrätt och anmälningsskyldighet för andra yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Yrkesutbildade personer inom social- och hälsovården får trots sekretessbestämmelserna meddela Trafiksäkerhetsverket om en eventuell misstanke om att den som ansökt om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet. Han eller hon ska utan ogrundat dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om en eventuell misstanke om att personens hälsotillstånd utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten. Innan anmälan görs ska den som ansökt om eller innehar tillståndet underrätta om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på hans eller hennes prestationsförmåga. Anmälans innehåll är exakt avgränsat så att det endast kan meddelas att den person anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de medicinska kraven samt vilka åtgärder som föreslås för att närmare utreda hälsotillståndet eller dess inverkan på prestationsförmågan. Därefter är det Trafiksäkerhetsverkets sak att besluta om ytterligare åtgärder.

Rätten och skyldigheten för läkare, psykologer och yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården att meddela Trafiksäkerhetsverket om frågor som gäller en persons hälsotillstånd definieras exakt i lag, och det finns en godtagbar grund för att ge ut utgifterna. Bestämmelserna är exakta och proportionella med tanke på integritetsskyddet.

Egendomsskydd

I lagstiftningsordningen till regeringspropositionen (RP 161/2016 rd) om lagen om transportservice konstaterades att skyldigheterna att öppna gränssnitt, vilka bestäms i III avdelningen 2 kap. 1 och 2 § och som ingick i förslaget, var noga avgränsade med avseende på egendomsskyddet och den därtill hörande avtalsfriheten, det fanns ett nödvändigt samhälleligt behov av att ställa dem och de följde proportionalitetsprincipen. I det föreliggande förslaget ingår en skyldighet att öppna gränssnitt som kompletterar de tidigare förslagen.

Bestämmelserna i första fasen av lagen om transportservice fokusera de på persontransporttjänster inom väg- och spårtrafik när det gällde biljett- och betalningssystemens interoperabilitet, och i dem var det fråga om möjligheten att förena en enkelresa till icke-rabatterat pris med en enhetlig resekedja eller bokning av en sådan. Frågan gällde i regel anonyma kontakter, och i motiveringen till paragraferna konstaterades att avsikten i princip inte är att överföra personuppgifter via gränssnitten. I den föreslagna bestämmelsen som gäller tillgång på någon annans vägnar ska leverantören av mobilitets- eller kombinationstjänster, en aktör som för leverantörens räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet eller någon annan aktör som utfärdar en biljett med rabatt, ersättning eller specialvillkor möjliggöra att en annan leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster på användarens begäran och vägnar skaffar en biljett eller någon annan produkt som berättigar att använda tjänsten med hjälp av identifierings- och användaruppgifterna för användarens användarkonto. Det förutsätts alltså inte att tjänsterna digitaliseras, utan bestämmelsen gäller situationer då en digital tjänst redan annars finns. Skyldigheten innebär inte att den tjänsteleverantör som ska öppna sitt gränssnitt måste ge ut sina kunduppgifter och därmed förlorar sina kunder.

Förslaget påverkar inte prissättningen av tjänster. Aktörerna kan i regel verka i båda rollerna, de kan dels åläggas att öppna gränssnitt och dels utnyttja förslaget när de förenar tjänster. Det är i detta avseende mycket symmetriskt. Öppnande av gränssnitt leder till kostnader, som varierar beroende på datasystemen och andra beredskaper hos verksamhetsutövaren, liksom de motsvarande förslagen i första fasen av lagen. Den samhällsnytta som öppnandet av gränssnitt ger överskrider emellertid kostnaderna, såsom konstaterades i första fasen av projektet. Bestämmelsen gäller emellertid enbart de aktörer som erbjuder tjänster elektroniskt i datanätet. Det är motiverat att utgå från antagandet att de verksamhetsutövare som kan tillhandahålla elektronisk service också kan öppna ett gränssnitt som behövs för kommunikation. För säkerhets skull ingår dock i den förslagna paragrafen en motsvarande möjlighet till undantag för små aktörer som II avd. 2 kap. 2 § i lagen om transportservice. Enligt förslaget ska undantag från skyldigheten vara möjliga om skyldigheten på grund av aktörens storlek eller verksamhetsområde är oskäligt eller om det inte är tekniskt ändamålsenligt.

Förslaget innebär att bestämmelserna i första fasen av lagen om transportservice kompletteras så att de transportslag som saknas, flyg- och sjötrafiken, fås med, och att serie- och säsongsbiljettprodukter och rabatter dessutom kan införlivas i biljettprodukterna utöver enkelbiljetten. Ett syfte med bestämmelsen är att främja uppkomsten och tillhandahållandet av utvecklade kombinerade transporttjänster, inte enbart möjligheten till enskilda resekedjor. Ifall modellen visar sig vara lyckad i praktiken kan den spridas till annan service utöver transportservicen, och användarna kan då med ett knapptryck få kombinerade tjänster som är lätta att använda. Med anledning av det som sägs ovan finns det skäl att understryka det nödvändiga samhälle-

liga behovet av propositionen. Utifrån det som sägs ovan bör propositionen anses vara noggrant avgränsad och förenlig med proportionalitetsprincipen.

Grundlagsutskottet tog inte i sitt utlåtande GrUU 46/2016 som gällde första fasen i lagen om transportservice ställning till bestämmelserna i III avd. 2 kap. i lagen. Sålunda observerades inga problematiska omständigheter i dem med avseende på grundlagen.

Affärs- och yrkeshemligheter

Propositionen försämrar inte skyddet av affärs- och yrkeshemligheter. I den föreslagna IV avdelningen 1 kap. 2 § åläggs Trafikverket att via öppna gränssnitt ge information om hur tjänsterna utnyttjas. I bestämmelserna förutsätts det emellertid att affärs- och yrkeshemligheten inte då får äventyras. I den föreslagna V avdelningen 3 kap. 5 § ska ingå bestämmelser om utlämnande av uppgifter som finns i trafik- och transportregistret för forskning, utveckling och innovation. Sekretessbelagda uppgifter ska endast få lämnas ut i anonymiserad form eller efter samtycke. Det ska vara möjligt att förbjuda utlämnande av offentliga uppgifter. Dessa skyddsåtgärder gäller såväl fysiska som juridiska personer. Rätten att vid informationsutbyte mellan olika myndigheter trots sekretess få och lämna ut uppgifter är begränsad till information som är nödvändig med avseende på myndigheternas lagstadgade uppgifter.

Näringsfrihet

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Om begränsningar i rätten att utöva yrke eller näring ska föreskrivas genom lag och begränsningarna ska vara proportionella och motiverade.

I sitt utlåtande över den första fasen av lagen om transportservice (GrUU 46/2016 rd) har grundlagsutskottet hänvisat till sina tidigare utlåtanden enligt följande: "Grundlagsutskottet har av hävd ansett att grundlagen utgår från att näringsfrihet ska råda men att det kan krävas tillstånd för näringsverksamhet i undantagsfall. En reglering där det krävs tillstånd för näringsverksamhet måste ske genom lag, och lagen måste uppfylla de övriga allmänna kraven på en lag som begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna. Inskränkningar i näringsfriheten ska vara exakta och noga avgränsade, och deras omfattning och förutsättningarna för dem ska framgå av lagen. När det gäller innehållet har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om tillståndsvillkor och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet. Betydelsefullt i detta avseende är bland annat i vilken omfattning myndigheternas befogenheter bygger på bunden prövning och i vilken omfattning de bygger på ändamålsenlighetsprövning. En myndighets befogenhet att förena ett tillstånd med villkor ska grunda sig på exakta bestämmelser i lag. Väsentligt är bland annat att tillståndsmyndigheten inte har befogenheter att i tillståndet bestämma om sådant som det ska föreskrivas genom lag om (se GrUU 13/2014 rd, s. 2)."

I det aktuella förslaget till ändring av lagen om transportservice sammanförs krav på tillstånd för att bedriva transportverksamhet för alla transportslag. Dessutom samlas i propositionen kraven på den personal som deltar i transportverksamhet samt på utbildning för dem. Alla de bestämmelserna styr och avgränsar utövandet av näring inom transportsektorn.

Tillståndsplikten såväl för flygtrafiken som järnvägstrafiken baserar sig på EU:s lagstiftning. Om den operativa licens som krävs för flygtrafik och om förutsättningarna för att bevilja den föreskrivs i EU:s flygtrafikförordning 1008/2008, som är direkt tillämpbar rätt. Kompletterande nationella bestämmelser har tagits in i II avd. 12 kap. 2 §. De krav som gäller koncess-

ion för järnvägsföretag baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet (2012/34/EU) och finns i II avd. 5 kap. 2 §. För sjöfarten finns ingen motsvarande koncession. Den enda faktor som påverkar tillträdet till sjöfartsmarknaden är bestämmelserna i 9 kap. om att cabotagetrafik förutsätter tillstånd av fartyg som inte hör hemma i Finland eller någon medlemsstat i EU. Också den bestämmelsen baserar sig på EU:s lagstiftning.

Bestämmelserna om tillstånd för personal som deltar i transportverksamhet inom luftfarten baserar sig på motsvarande sätt på EU:s flygbesättningsförordning och på den internationella civilluftfartsorganisationen ICAO:s standarder, i sjöfarten i synnerhet på STCW-konventionen och EU:s direktiv om minimikrav på utbildning samt i järnvägstrafiken på EU:s lokförardirektiv. Utöver att det krävs tillstånd av personalen förutsätts det också för alla transportslag att de utbildningsorganisationer som utbildar dem är godkända av en myndighet. De kraven grundar sig på EU:s lagstiftning och bakomliggande internationella krav. I detaljmotiveringen redogörs närmare för vilka EU-bestämmelser eller internationella krav som genomförs i respektive bestämmelser. Kraven på utbildning ingår för järnvägstrafikens del i II avd. 8 kap, för sjöfartens del i II avd. 11 kap och för luftfartens del i II avd. 13 kap. I fråga om utbildningscentrum för sjöfarten har de nationella genomförandebestämmelserna hittills varit bristfälliga, vilket den europeiska sjösäkerhetsorganisationen EMSA har påpekat vid sina auditeringar.

Också det trafikläkarsystem som ingår i propositionen baserar sig på EU:s lagstiftning och internationella krav. På dem som arbetar i transportyrken ställs särskilda medicinska krav, och för att bedöma om de uppfylls krävs medicinska kunskaper och kunskaper om dessa krav. Därför ställs särskilda krav på de läkare, och i järnvägstrafiken också psykologer, som bedömer dem. Kraven på trafikläkarsystemet har för luftfatens, sjöfartens och järnvägstrafikens del sammanställts i IV avd. 3 kap. Kraven på förares hälsa i vägtrafiken finns i körkortslagen. De godkännanden för läkare och psykologer samt flygmedicinska centrum som avses i IV avd. 3 kap. är sådana tillstånd som avses i VI avd. 1 kap. 1 §, och om återkallande och andra administrativa påföljder som gäller dem föreskrivs i det nämnda kapitlet. I kapitlet föreskrivs också om sökande av ändring i beslut som gäller dem.

Till följd av internationella och EU-bestämmelser definieras kriterierna för tillståndsplikten och för beviljande av tillstånd noggrant i fråga om sådana tillstånd som avses i denna lag.

I regeringens proposition ingår en del lättnader i tillståndsplikten, genom vilka gällande begränsningar av näringsfriheten minskas. Inom järnvägstrafiken föreslås det för det första att myndighetstillstånd endast ska krävas av lokförare. Det föreslås att av dem som utför andra säkerhetsrelaterade uppgifter i järnvägstrafiken inte längre ska förutsättas myndighetstillstånd, men kunskapskraven för dem ska beskrivas i operatörens säkerhetsstyrningssystem. Dessutom föreslås det att det nationella matrosbrevet slopas. Det föreslås att det ersätts med handledning ombord. Det betyder att man slopar själva behörighetsbrevet, men alla utbildningskrav kvarstår och motsvarar de nu gällande. Av matroser krävs alltså fortfarande utöver förtrogenhetsutbildning ombord utbildning i första hjälp och första släckning. De lättnaderna gör det lättare att börja arbeta inom branschen utan att det prutas på säkerheten.

Också de föreslagna preciseringarna av bestämmelserna om förnyande av tillstånden för taxiförare kan betraktas som små lättnader i gällande begränsningar i näringsfriheten. Under riksdagsbehandlingen gjordes ett tillägg i lagen om transportservice enligt vilket avlagt prov är en förutsättning för beviljande av körtillstånd för taxiförare. Då diskuterades inte att det som föreskrivs om beviljande av körtillstånd tillämpas på förnyande av körtillstånd, vilket innebär att provet för taxiförare ska avläggas på nytt vart femte år. Intressegrupperna har också påpekat att myndigheten enligt gällande lagstiftning har större prövningsrätt än enligt den stadfästa lagen om transportservice i fråga om kontroll av straffhistoria när körtillstånd förnyas. Enligt det

föreslag som nu föreligger behöver provet inte avläggas på nytt när ett körtillstånd för taxiförare förnyas, och motsvarande flexibilitet som enligt gällande lagstiftning föreslås i fråga om bedömning av straffhistoria.

Ur ett näringsfrihetsperspektiv är också bestämmelserna om återkallande av tillstånd viktiga. I samband med bestämmelserna om näringsfrihet har grundlagsutskottet av hävd ansett att återkallandet av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som innebär ett grövre ingrepp i en persons rättsliga ställning än att en tillståndsansökan avslås. Därför har utskottet ansett att det för att lagstiftningen ska vara proportionerlig är nödvändigt att möjligheten att återkalla tillstånd kopplas till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser och till att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till att bristerna i verksamheten har korrigerats (GrUU 13/2014 rd, s. 3).

I lagen om transportservice har förutsättningarna för återkallande av tillstånd samlats i ett kapitel. Syftet har varit att främja ett likvärdig och konsekvent handlingssätt inom olika transportsektorer och yrken. Bestämmelserna om återkallande av tillstånd grundar sig på gällande bestämmelser. Vid bedömningen av näringsfriheten inom transportsektorn är det viktigt att beakta de andra rättigheter som ska skyddas, i synnerhet skyddet för liv, hälsa och egendom.

Grunderna för att återkalla tillstånd enligt VI avd. 1 kap. 2 § i bör med beaktande av referensramen betraktas som exakta och proportionerliga. Ett tillstånd kan återkallas endast om inte någon annan åtgärd kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. För det första kan ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid. Vidare kan ett tillstånd återkallas om tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller mot bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller verksamhet som regleras i denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig. På aktörer i trafiken tillämpas i allt högre grad Europeiska unionens direkt tillämpbara förordningar, som har ersatt nationell lagstiftning. Propositionens ordalydelse tyder på att endast EU-förordningar om verksamhet som avses i denna lag ska beaktas. Då verksamheten bedöms är det viktigt om den olagliga verksamheten är upprepad eller allvarlig.

Bakgrunden till den tredje grunden för återkallande är det säkerhetstänkande som har en stark ställning i trafiken. Enligt gällande lagstiftning är en förutsättning för återkallande av tillstånd inom luftfarten och sjöfarten misstanke om att tillståndsinnehavaren inte förmår sköta sin uppgift eller bedriva sin verksamhet på ett säkert sätt. I järnvägstrafiken kan en förare som orsakar ett allvarligt hot mot järnvägssystemets säkerhet förbjudas att bedriva verksamhet. Trots att grunden inte knyts till någon enskild bestämmelse, bör den anses tydlig. Myndigheten ska kunna påvisa ett hot mot säkerheten, som åtgärdas genom återkallandet så att beslutet fattas för att skydda andra personers liv, hälsa och egendom.

I lagen om transportservice föreslås det för fartygspersonals, piloters och lokförares del en särskild grund för återkallande, som motsvarar de gällande bestämmelserna 143 § 1 mom. 5 punkten i luftfartslagen och 20 § 1 mom. 2 punkten i lagen om fartygspersonal. Ett tillstånd får återkallas för viss tid eller helt för personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iaktta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter. Sådana personer som utför uppgifter i trafiken ansvarar på grund av sina uppgifter ofta för passagerares och andra trafikanters liv och hälsa. Därför har det traditionellt krävts att de kan och vill följa trafikreglerna extra noggrant. I fråga om aktörer i väg-

trafiken är motsvarande sanktioner körförbud för förare eller återkallande av taxiförares körtillstånd för viss tid eller tillsvidare, vilket polisen beslutar om.

Befogenheter

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i denna grundlag eller i någon annan lag. Genom lag skall dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Av grundlagen följer också att det som bemyndigandet omfattar ska fastställas noggrant i lag. När det gäller bemyndigande i lag har grundlagsutskottet i sin utlåtandepraxis ställt krav på exakt och noggrann reglering (GrUU 16/2002 rd, s. 2, GrUU 19/2002 rd s. 5, GrUU 1/2004 rd, s. 2 och GrUU 17/2010 rd, s. 2).

I propositionen ingår många bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter, vilka beskrivs i punkt 8 ovan. Största delen av bemyndigandena att utfärda förordningar och föreskrifter finns redan i gällande lagstiftning. De är av teknisk art, och genom dem genomförs detaljerade bestämmelser i internationella avtal och andra skyldigheter samt internationella standarder, som till sin karaktär är lämpliga att utfärdas i bestämmelser på lägre nivå än lag. När grundförfattningen finns i lag och mer detaljerade krav beskrivs närmare i internationellt referensmaterial som binder Finland eller i EU:s direktiv och beslut och är avsedda att tillämpas globalt eller på EU:s område, och det är fråga om specialbestämmelser för transportsektorn, har det i många fall betraktats som ändamålsenligt att ta in bemyndiganden att utfärda föreskrifter i denna proposition. Sådana bestämmelser som har tydliga kopplingar till flera förvaltningsgrenar föreslås det däremot att ska utfärdas genom förordning av statsrådet.

I det utkast till proposition som sändes ut på remiss motiverades de bemyndigandena inte närmare, främst för att motsvarande bemyndiganden redan finns i lagstiftningen. Justitieministeriet fäste dock i sitt remissvar särskild uppmärksamhet vid vissa bemyndiganden och uppmanade till en närmare bedömning av om den föreslagna författningsnivån är den rätta. Eftersom de bemyndiganden justitieministeriet lyfter fram är representativa för den bedömning bemyndigandena grundar sig på, behandlas de här i korthet.

Ett befullmäktigande att utfärda förordning som justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid är befullmäktigandet i II avd. 4 kap. 5 § 3 mom. i lagförslaget, enligt vilken närmare bestämmelser om de undantag från tillämpningsområdet som avses i artikel 3.1 och 3.2 i färdskrivarförordningen, om de undantag som avses i 3 punkten, om hur föraren skall använda färdskrivaren samt om reparation av färdskrivaren utfärdas genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet motsvarar det som finns i 92 f § i vägtrafiklagen. Färdskrivarförordningen stöder översynen av tillämpningen av kör- och vilotider och är bl.a. viktig för både arbetarskyddsmyndigheterna och trafikmyndigheterna. Det rä motiverat att närmare bestämmelser utfärdas åtminstone på statsrådets nivå. Vid en närmare granskning av vilka frågor bemyndigandet att utfärda bestämmelser gäller märker man att grundbestämmelsen finns i den förhandenvarande lagen, i färdskrivarförordningen till vilken det hänvisas i bemyndigandet och i de andra EU-bestämmelser på förordningsnivå till vilka det hänvisas i färdskrivarförordningen, i AETR-överenskommelsen samt i 5 och 8 § i det aktuella kapitlet.

Ett bemyndigande att utfärda förordning som justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid är IV avd. 1 kap. 8 § i lagförslaget, som gäller skyddsförfarande vid cabotagetransporter. I denna

proposition föreslås endast små redaktionella ändringar i den paragrafen, och bemyndigandet att utfärda förordning har redan godkänts i denna form i lagen om transportservice. Ett bemyndigande att utfärda förordning ingår dessutom också i lagen om kommersiell godstrafik på väg (693/2006), som är i kraft tills vidare. Enligt artikel 10 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, till vilken det hänvisas i paragrafen, kan kommissionen vid sådana störningar som avses i artikeln godkänna säkerhetsåtgärder som kan införas för högst sex månader och som kan förlängas en gång med sex månader. Om kommissionen beslutar att godkänna säkerhetsåtgärder som gäller en eller flera medlemsstater, ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i fråga genomföra lika omfattande åtgärder i fråga om sina egna trafikutövare och underrätta kommissionen om dem. De åtgärderna ska tillämpas senast från den dag då de säkerhetsåtgärder kommissionen godkänt tillämpas. Det aktuella bemyndigandet gäller sådana tidsbestämda nationella åtgärder som motsvarar de säkerhetsåtgärder kommissionen inför. Det är fråga om åtgärder som styr marknadens funktion, och det är befogat att behålla beslutsfattandet om dem minst på statsrådets nivå. Med beaktande av att åtgärdernas art redan avgränsas i kommissionens beslut och att de ska vidtas inom de tidsgränser kommissionen beslutar om, kan det betraktas som ändamålsenligt att bestämmelserna utfärdas i förordning av statsrådet.

Ett bemyndigande som justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid är II avd. 8 kap. 3 och 6 § i lagförslaget, i vilka Trafiksäkerhetsverket befullmäktigas att utfärda närmare föreskrifter om behörighetsvillkor för examinatorer och upprätthållande av kompetensen inom järnvägstrafiken. Till den delen styrs verkets prövning av lokförardirektivet och kommissionens direktiv 2014/82/EU om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG vad gäller allmänna yrkeskunskaper, medicinska krav och krav angående förarbevis samt kommissionens beslut 2011/765/EU som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. I dem fastställs kraven på läroanstalterna samt ramarna för kraven på behörighet och kunskaper.

För behoven att upprätthålla kunskaperna är flera yttre faktorer viktiga, såsom ändringar i arbetssätt och metoder samt i lagstiftningen till följd av teknologisk utveckling och förändringar på marknaden, men också personens egen situation (t.ex. möjligheter till lärande i arbete och det utbildningsutbud som är tillgängligt). Det är fråga om detaljerade tekniska föreskrifter, och myndighetens prövning när de utfärdas begränsas förutom av lagen också av de EU-direktiv och beslut som ska tillämpas. I sådana frågor kan det anses finnas särskilda skäl att utfärda bestämmelser i form av myndighetsföreskrifter, och inte heller sammanhanget förutsätter att bestämmelserna utfärdas genom lag eller förordning.

Justitieministeriet hänvisar till att bestämmelser om sjöfartsutbildning föreslås utfärdas genom förordning av statsrådet, vilket ministeriet betraktar som en bättre nivå. Till den delen kan det konstateras att utbildningarna för såväl lastbils- och bussförare som fartygspersonal ingår i den nationella yrkesutbildningen. Undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsgren fastställer examensgrunderna och yrkesutbildningen erbjuds av utbildningsanordnare som undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsgren godkänner. Den utbildning dessa utbildningsanordnare erbjuder omfattas av statlig finansiering. Med tanke på bestämmelsernas objekt och sakinnehåll är det befogat att närmare rättsregler i fråga om dessa yrkesgrupper utfärdas på förordningsnivå. Däremot omfattas lokförare och piloter inte av samma system, utan utbildningen styrs genom lagstiftning inom kommunikationsministeriets förvaltningsgren. Valet av bestämmelsenivå påverkas inte av samma faktorer i fråga om utbildning för å ena sidan last- och bussförare och fartygspersonal, å andra sidan piloter och lokförare.

På de grunder som gäller utbildningsanstalter och examinatorer som erbjuder utbildning ör lokförare kan också de bemyndiganden att utfärda föreskrifter bedömas som justitieministeriet

lyfter fram i sitt remissvar och som gäller behörighetskrav och kunskaper för järnvägsläkare och järnvägspsykologer (IV avd. 3 kap. 1 och 2 §).

Justitieministeriet har också fäst uppmärksamhet vid det föreslagna bemyndigandet för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare föreskrifter om utbildning för flygbesättningar (II avd. 13 kap. 6 §). Bemyndigandet att utfärda föreskrifter baserar sig på det bemyndigande att utfärda föreskrifter som finns i 71 § i gällande luftfartslag, som i enlighet med EU-kommissionens flygbesättningsförordning föreslås preciseras så att möjligheten till anmälningspliktig verksamhet beaktas. Vid bedömningen av det befullmäktigandet att utfärda föreskrifter ska det noteras att bestämmelser om materielverksamhet och utbildningsverksamhet för kommersiell luftfart för luftfartyg som omfattas av europeiska flygsäkerhetsbyrån EASA:s typgodkännande finns i EU-kommissionens flygbesättningsförordning 1178/2011. Den paragraf om utbildning som föreslås ingå i lagen om transportservice gäller endast en marginell del av flygutbildningen, t.ex. utbildning som sker med historiska luftfartyg. Trafiksäkerhetsverkets prövning styrs enligt 2 mom. av EU:s lagstiftning om flygutbildning. För utbildningsverksamheten har dessutom Internationella civilluftfartsorganisationen (ICAO) utfärdat standarder med stöd av Chicagokonventionen, som också de styr verkets prövning. Bemyndigandet gäller alltså en liten del av den flygutbildning som meddelas i Finland, så att myndigheternas verksamhet styrs av EU:s lagstiftning och ICAO:s standarder. Här kan det anses finnas särskilda skäl att utfärda bestämmelser i form av myndighetsföreskrifter, och inte heller sammanhanget förutsätter att bestämmelserna utfärdas genom lag eller förordning.

Justitieministeriet har fäst uppmärksamhet vid det bemyndigande att utfärda föreskrifter om persontillståndshandlingar som förkommer eller förstörs som ingår i IV avd. 2 kap. 3 a §. Den gäller handlingar som styrker kompetensen för yrkesutbildade personer inom transportsektorn (taxi-, lastbils- eller bussförare, fartygspersonal eller piloter), som förkommer eller förstörs. Det är typiskt för de yrkena att tillståndshandlingen ska visas upp vid myndighetstillsyn. Därför är handlingarna viktiga för innehavarnas yrkesutövning, och det är nödvändigt för dem att få en kopia av tillståndshandlingen eller en ny motsvarande handling. Benämningen på den ersättande handlingen varierar internationellt mellan olika transportslag, och därför bör det ingå skilda moment i paragrafen om dubblettexemplar och handlingar som motsvarar originalet. Avsikten är att bemyndiga verket att meddela föreskrifter om hur ett meddelande om att ett persontillstånd har förkommit, förstörts eller stulits ska göras och hur en handling ska makuleras om den senare hittas eller annars återgäldas till ägaren. Det är fråga om föreskrifter om det tekniska förfarandet, och bestämmelsernas sakliga betydelse förutsätter inte att de utfärdas genom lag eller förordning.

De bemyndiganden som föreslås i propositionen är exakta och noga avgränsade i fråga om tillämpningsområdet, och de anses inte strida mot grundlagen.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning. På grund av registerreformen och det stora antalet befogenheter är det önskvärt att utlåtande om propositionen begärs av grundlagsutskottet.

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

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) I avd. 1 kap. 1 §, i II avd. det inledande stycket till 1 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 3 § 3 mom., 6 § 1 mom. 3 punkten och 6 § 2 mom. 8 punkten, 9 § 2 mom., 15 § 1 mom., rubriken för 2 kap., 1 och 3 §, rubriken för 3 kap., 1 § 1 mom. och 2 §, III avd. 2 kap. 4 §, 3 kap. 2 § 3 mom., 8 § 2 mom. och 4 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten, IV avd. 1 kap. 4 § 3 mom. 1 punkten, 7 § 1 mom., 8 §, rubriken för 9 § och 9 § 2 mom., 13 §, 2 kap. 1 § 1 mom., 2 § 3 mom., 3 § och rubriken för 4 §, V avd. 1 kap. samt VI avd. 1 kap. 1 § 1 mom. och 2 och 5 § samt 2 kap. 1 och 3 § samt

fogas till I avd. 1 kap. en ny 2 §, till II avd. 2 kap. nya 5 och 6 §, till 3 kap. nya 3–15 § och till avdelningen nya 4–13 kap., till III avd. 1 kap. en ny 4 §, till 2 kap. en ny 2a §, till 3 kap. 2 § nya 4–6 mom., till kapitlet en ny 11 § och till avdelningen ett nytt 5 kap., till IV avd. 1 kap. 2 § ett nytt 4 mom., till 9 § nya 3–5 mom. och till kapitlet nya 15–18 §, till 2 kap. 1 § nya 4 och 5 mom., till kapitlet en ny 3a §, till 4 § nya 4 och 5 mom., till kapitlet nya 6 och 7 § och till avdelningen nya 3 och 4 kap., till V avd. nya 2 och 3 kap., samt till VI avd. 1 kap. nya 2 a–2 c, 3 a–3 g och 6–10 § och till 2 kap. nya 4–6 § som följer:

AVDELNING I

Allmänt

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på transporttjänster, på persontillstånd i samband med dem samt på trafik- och transportregistret.

Denna lag tillämpas på tjänsteleverantörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars omfattas av finländsk rättskipning. Lagen tillämpas också på leverantörer av transporttjänster som trafikerar en tjänst med start eller slutpunkt i Finland eller som går via Finland.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *transporttjänster* yrkesmässig transport av personer eller gods,

2) f*örmedlingstjänster* förmedling av transporter mot ersättning, dock inte förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter och paketresor som avses i lagen om paketresor (1079/1994),
3) *trafiktjänster* offentliga eller privata tjänster och kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,
4) *mobilitetstjänster* trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem,
5) *kombinationstjänster* skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster,
6*) EES-stat stater* som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
7) *persontillstånd* personliga tillstånd, kompetenser, tilläggskompetenser, behörigheter, kvalifikationer rättigheter att framföra trafikmedel och godkännanden som beviljas fysiska personer och vilkas existens kan styrkas med en licens, ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörighet, ett kompetensbevis, ett intyg över godkännande eller något annat motsvarande dokument i elektroniskt format eller på papper,
8) *tillstånd för verksamhetsutövare* verksamhetstillstånd eller ett motsvarande godkännande som berättigar till att utöva tillståndspliktig, i regel yrkesmässig verksamhet,
9) *dokument* ett elektroniskt dokument eller ett dokument i pappersform.

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

1 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (*yrkesmässig transport på väg*) behövs tillstånd. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare* behövs för
— —

2 §

Taxitrafik

För yrkesmässig transport av personer på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (*taxitrafik)* behövs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i 1 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.
— —

3§

Beviljande av person- och godstrafiktillstånd

— —

Utöver det som föreskrivs i 1 och 2 mom. är en förutsättning för beviljande av person- och godstrafiktillstånd att den ansvariga person för trafiken som sökanden utnämnt uppfyller kraven enligt artiklarna 4, 6 och 8 i EU:s förordning om trafikidkare samt enligt 1 mom. 5 punkten i denna paragraf. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen för ett företag som är sökande ha sådant gott anseende som avses i 6 §.

— —

6 §

Gott anseende hos fysiska personer

En trafikansvarig eller en fysisk person som söker eller innehar tillstånd har inte gott anseende, om

— —

3) han eller hon under det senaste året har dömts till fängelsestraff för en gärning som avses i 1 eller 2 punkten eller förelagts bötesstraff eller påförts andra sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 1 eller 2 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet kan föreligga när

— —

8) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller en allvarlig överträdelse enligt den förteckning som kommissionen upprättat med stöd av artikel 6.2.b i den förordningen.

9 §

Ändring och förnyande av tillstånd

— —

Om en ansökan om förnyande av tillstånd har väckts senast en månad för tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortsättas med stöd av det tillstånd som ska förnyas tills ärendet avgjorts.

— —

15 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av taxi-, person- eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 14 § ska se till att de fordon de använder för trafiken är registrerade i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i denna lag och att som deras användningsändamål har uppgetts tillståndspliktigt bruk.

— —

2 kap.

Internationella vägtransporter

1 §

Definition av internationell vägtransport

I detta kapitel avses med:

1) *transporttillstånd för internationell trafik* ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands eller med stöd av vilket internationell passagerartrafik mellan Finland och en annan stat får bedrivas med buss.

2) *internationell kombinerad transport* av gods mellan Europeiska ekonomiska samarbetsområdets medlemsstater i fall då en lastbil, släpvagn, påhängsvagn med eller utan dragbil eller ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport på väg den inledande och avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km och vägtransporten sker

a) mellan den plats där godset lastas och närmaste lämpliga pålastningsstation för järnväg,

b) mellan närmast lämpliga urlastningsstation för järnväg och den plats där godset lossas, eller

c) inom en radie av 150 km fågelvägen från den hamn vid inre vattenvägar eller havet därifrån godset skeppas eller där det lossas.

3 §

Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter

Den som ansöker om transporttillstånd för internationell trafik för utrikestransporter eller på bilaterala avtal baserat tillstånd för passagerartrafikrutter som överskrider riksgränserna ska i tillståndsansökan lämna de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har begärt och som behövs för behandling av ansökan.

Om endast en del av de sökande kan beviljas transporttillstånd för internationella transporter på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillstånd beviljas de sökande vars transport effektivast utnyttjar den transporträtt som hänför sig till det tillstånd som ansökan gäller. Om endast en del av de sökande kan beviljas på bilaterala avtal baserat tillstånd för passagerartrafikrutter som överskrider riksgränserna på grund av det ringa antalet tillstånd, ska det beviljas dem som först ansökt om tillstånd.

5 §

Rättigheter vid internationella kombinerade transporter

Transportörer, som är etablerade i en EES-stat och som uppfyller villkoren för att driva transportverksamhet och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater, har i samband med en kombinerad transport mellan medlemsstater rätt att som en integrerad del av denna utföra en vägtransport, oavsett om detta innebär en gränspassage mellan Finland och en EES-stat.

6 §

Villkor för utförande av internationella kombinerade transporter

Om en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning, ska i transportdokumentet utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag noggrant anges pålastnings- och urlastningsstationen för järnvägssträckan samt lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter ska anges i dokumentet innan transporten genomförs och bestyrkas genom en stämpel eller på något annat jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släp- eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning på den avslutande sträckan transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport för andras räkning ska krävs för transporten inte det i 1 mom. angivna dokumentet, men för transporten ska ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

När avsändaren som en del av en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande transporten på väg i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter (31962L2005) (godstransport på väg för annans räkning), får trots definitionen i direktivet den som ska ta emot godset transportera det för egen räkning på den avslutande sträckan med en dragbil i sin besittning, även om släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande transporten i en internationell kombinerad transport utförs av avsändaren med dragbil som är i avsändarens besittning, men vars släpvagn eller påhängsvagn har registrerats eller hyrts av den som ska ta emot godset, ska trots vad som sägs i det direktiv som nämns i 3 mom. även den inledande transporten anses utföras för egen räkning, om mottagaren utför den avslutande delen av landsvägstransporten för egen räkning i enlighet med direktivet.

3 kap.

Krav på förare i vägtrafik

1 §

Krav på taxiförare

En fysisk person som är verksam som förare inom taxitrafiken (*taxiförare*) ska ha körtillstånd för taxiförare.

— —

2 §

Giltighet för och förnyande av tillstånd för taxiförare

Ett körtillstånd för taxiförare är i kraft fem år från beviljandet av tillståndet. För taxiförare som fyllt 68 år är tillståndet dock i kraft två år från beviljandet.

Ett körtillstånd kan förnyas genom på ansökan till Trafiksäkerhetsverket. För förnyande av körtillstånd gäller vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 1 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. Om den som ansöker om förnyelse av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 1 § 3 mom., kan tillståndet ändå förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

3 §

Krav på lastbils- och bussförare

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon, ska i vägtrafik ha yrkeskompetens och uppfylla kraven på minimiålder. I de fall då det av föraren krävs ett körkort för framförande av lastbil, ska föraren uppfylla de krav för yrkeskompetens som avses i detta kapitel. Yrkeskompetens krävs också av medborgare i andra EES-stater samt av sådana

medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i en EES-stat.

Den som har förvärvat yrkeskompetens som lastbils- eller bussförare får framföra lastbilar och bussar, eller fordonskombinationer där de ingår, i de klasser som motsvarar förarens körrätt.

Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om

1) fordonets största konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,

2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitala akutsjukvården, försvarsmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,

3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller när ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,

4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsväsendet, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,

5) fordonet används för körundervisning som ges för erhållande av körrätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning enligt denna lag,

6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter,

7) en buss som får framföras med körrätt av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

4 §

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ska förvärvas enligt denna lag om förarens permanenta bosättningsort enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort är i Finland. Sådana förare som avses i 3 § 1 mom. som är medborgare i andra länder och som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i en EES-stat ska förvärva grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag, om föraren är anställd hos ett företag i Finland eller har beviljats arbetstillstånd i Finland.

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare förvärvas genom avläggande av utbildning för grundläggande yrkeskompetens enligt bestämmelserna i detta kapitel. Utbildningen får också avläggas i snabbare tempo. Utbildningen innefattar ett teoriprov. Genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens förvärvas grundläggande yrkeskompetens för fem år och den kan förlängas för fem år åt gången genom fortbildning.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare enligt 2 mom. ska dessutom en sådan utbildning genomföras som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *EU-förordningen om passagerares rättighet-*

er vid busstransport, och som berör personal, inbegripet förare, som direkt har att göra med passagerarna.

Närmare bestämmelser om utbildning enligt denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Minimiålder för lastbils- och bussförare

Lastbilar i klass C och fordonskombinationer i klass CE får framföras av fysiska personer som har fyllt 18 år eller, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, 21 år. Lastbilar i klass C1 och fordonskombinationer i klass C1E får framföras av den som har fyllt 18 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo.

Bussar i klass D och fordonskombinationer i klass DE får framföras av fysiska personer som har fyllt 21 år eller, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo, 23 år. Bussar i klass D1 och fordonskombinationer i klass D1E får framföras av den som har fyllt 21 år.

Bussar i klass D och fordonskombinationer i klass DE får trots 2 mom. i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter framföras av den som har fyllt 21 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo.

Den som har genomfört utbildning för grundläggande yrkeskompetens annat än genom utbildning i snabbare tempo i samband med yrkesutbildning som avses i artikel 3.1.a i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, får framföra bussar i klass D1 eller i klass D i Finland, med undantag för Åland, om han eller hon har fyllt 18 år och har erhållit körrätt för fordonet. Bestämmelser om de begränsningar som gäller utövande av bussföraryrket före 20 års ålder finns i 5 mom.

En i 4 mom. avsedd förare som inte har fyllt 20 år får framföra bussar i klass D endast i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter och flytta fordon i klass D utan passagerare.

6 §

Utbildning för grundläggande yrkeskompetens

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar undervisning i sådan kunskap och skicklighet som förutsätts av förare, omständigheter som inverkar på trafiksäkerheten och förarens och transporternas säkerhet samt i god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. De läroämnen som ingår i utbildningen samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan *direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik*. Bestämmelser om de läroämnen som avser passagerares rättigheter och som ska ingå i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens finns i läroämnesförteckningen i bilaga II punkt a i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens räcker 280 timmar, av vilka minst 20 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo räcker 140 timmar, av vilka minst 10 timmar ska vara körundervisning. Om den som genomgår utbildning för yrkeskompetens inte har körrätt för det fordon som ska användas vid körundervisningen, ska bestämmelserna om körkortsutbildning för motsvarande klass tillämpas vid körundervisningen.

Den som önskar bygga på sin yrkeskompetens för person- eller godstrafik till att också omfatta någon annan transportform ska avlägga en kompletterande utbildning i enlighet med artikel 5.5 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Den kompletterande utbildningen räcker 70 timmar, av vilka minst fem timmar ska vara körundervisning. I snabbare tempo räcker den 35 timmar, av vilka minst tre lektioner ska vara körundervisning.

Trafikföretagarbehörighet enligt rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter kan räknas till godo vid utbildningen.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i och genomförandet av utbildningen samt om lektionernas längd och om tillgodoräknandet av en tidigare erhållen grundläggande yrkeskompetens eller av yrkeskunnande enligt artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare.

När utbildning meddelas i samband med sådan examensutbildning som avses i 3 § i lagen om yrkesutbildning, ska de examensgrunder som Utbildningsstyrelsen har fastställt iakttas i utbildningen. I examensgrunderna beaktas kraven enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och den statsrådsförordning som avses i 4 mom.

7 §

Prov för grundläggande yrkeskompetens

I det teoriprov som ska avläggas som avslutning på utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska ingå minst en fråga för varje mål i den förteckning över läroämnen som avses i 6 § 1 mom.

Den som godkänns i provet får ett intyg över att grundläggande yrkeskompetens förvärvats eller över att den förvärvats genom utbildning i snabbare tempo. En anteckning om avlagd utbildning kan också tas in i det betyg som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning.

Närmare bestämmelser om provet och hur det ska genomföras får utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Undantag vid förvärvandet av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning.

Ett prov som avses i 7 § kan avläggas stegvis under en sådan utbildning för grundläggande yrkeskompetens som innefattar avläggande av en examen eller samlad kompetens enligt 1 § i lagen om en referensram för examina och övriga samlade kompetenser (93/2017) i enlighet med bestämmelserna om yrkesutbildning i artikel 3.1.a i direktivet om *yrkeskompetens* i vägtrafik.

Under den utbildning som avses i 1 mom. får ett fordon eller en fordonskombination framföras i Finland utan yrkeskompetens av en studerande som

1) har körrätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs,

2) uppfyller kraven på minimiålder,

3) har ett godkännande av ett utbildningscentrum som godkänts för utbildning enligt 1 mom., som ger rätt att utan yrkeskompetens framföra fordonet eller fordonskombinationen för de transporter som utförs under utbildningen. Godkännandet ska bestyrkas med ett godkännandedokument som utbildningscentrumet utfärdar.

Godkännandedokumentet får avse transporter som utförs i Finland med undantag för Åland både under utbildningen och under loven mellan utbildningsperioderna. Närmare bestämmel-

ser om godkännandet och om verksamheten som förare får utfärdas genom förordning av statsrådet.

9 §

Fortbildning

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning i sådana läroämnen som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. Trafiksäkerhetsverket fastställer ett utbildningsprogram för fortbildningen.

Fortbildningen ska omfatta 35 timmar under enperiod på fem år. Över genomgången fortbildning ska ett intyg utfärdas. Ett intyg ska också utfärdas över ett avsnitt av fortbildningen som omfattar minst sju timmar utbildning.

En förare som har sin vanliga vistelseort i Finland eller som arbetar i Finland ska genomgå fortbildning enligt denna lag.

Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tidpunkten då den ska genomgås, hur den ska genomföras och övriga krav som gäller fortbildningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

10 §

Utbildningscentrum

Vid godkännande av ett utbildningscentrum för utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning iakttas bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Som utbildningscentrum kan på ansökan godkännas:

1) en utbildningsanordnare som har ett anordnartillstånd enligt 22 § 1 mom. i lagen om yrkesutbildning (531/2017),

2) en annan anordnare av yrkesutbildning än de som avses i 1 punkten som har av Trafiksäkerhetsverket beviljat tillstånd att hålla bilskola och meddela förarundervisning för erhållande av körrätt för lastbil eller buss eller fordonskombinationer av dessa,

3) en enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning.

Undervisnings- och kulturministeriet godkänner de utbildningscentrum som avses i 1 mom. 1 punkten, om utbildningen ingår i den yrkesutbildning som ges vid ett utbildningscentrum. Trafiksäkerhetsverket godkänner de utbildningscentrum som avses i 1 mom. 2 och 3 punkten. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom som ett utbildningscentrum som ger fortbildning godkänna sådana andra företag, stiftelser eller sammanslutningar som med avseende på utbildningens art och omfattning har tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen.

I ansökan ska det beskrivas hur utbildningscentrumet och den utbildning som meddelas där uppfyller kraven. Godkännandet ges tills vidare, dock högst för den tid under vilken utbildningsanordnaren har rätt att meddela sådan yrkesutbildning som avses i 1 eller 2 punkten eller under vilken ett sådant tillstånd att hålla bilskola som avses i 1 mom. 2 punkten är i kraft. Om uppgifterna i ansökan ändras, ska utbildningscentrumet omedelbart informera den myndighet som godkänt utbildningscentrumet om detta. Närmare bestämmelser om krav på utbildningscentrum och om de uppgifter som ska lämnas i ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 §

Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen

Ett utbildningscentrum ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en föreståndare som ansvarar för undervisningen samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. Ett utbildningscentrums ansvariga föreståndare ska styra, övervaka och utveckla undervisningen och utbildningen och också i övrigt de facto sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

Den som bedömer prov ska ha den sakkunskap och det yrkeskunnande som uppgiften kräver.

Lärarna ska ha de kunskaper som gäller lärande och pedagogik som undervisningsuppgiften förutsätter samt tillräcklig kännedom om branschen. Körlärare och föreståndare som ansvarar för undervisningen ska vid utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo ha behörighet för körundervisning för erhållande av körrätt för fordon av motsvarande klass som de fordon som används i undervisningen samt erfarenhet av branschen som skaffats genom verksamhet som förare eller körlärare. Utbildningscentrumet ansvarar för att undervisningspersonalen har den kännedom om undervisningssektorn och branschen och den lagstiftning som gäller branschen som undervisningsverksamheten förutsätter.

Den som studerar i en sådan utbildning som avses i 84 § 4 mom. i körkortslagen får vara lärare i utbildning för grundläggande yrkeskompetens, om

1) undervisandet ingår i utbildningen för en examensdel i en förberedande utbildning för en yrkesexamen som trafiklärare som ger rätt att arbeta som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen,

2) den studerande har tillstånd för undervisningspraktik enligt 91 § i körkortslagen och uppfyller övriga krav för undervisningspraktik.

De fordon som används vid körundervisningen ska motsvara den yrkeskompetens som avläggs och uppfylla kraven för fordon som används vid den undervisning som ges för körkort.

Närmare bestämmelser om behörighetsvillkor för föreståndare som ansvarar för undervisningen, för dem som bedömer prov och för lärare samt om de fordon och den övriga utrustning som ska användas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §

Förvaring av dokument som gäller utbildningen

Utbildningscentrumet ska förvara de dokument som gäller ordnandet av fortbildning och dem som genomgått fortbildning så länge intyget över genomgången fortbildning kan användas för att ansöka om ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning om yrkeskompetens i körkortet. Därefter ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas. Uppgifter får för behandlingen av ett ansökningsärende lämnas till den som beviljar yrkeskompetensbevis eller körkortstillstånd.

13 §

Påvisande av yrkeskompetens

Yrkeskompetens påvisas med ett yrkeskompetensbevis för förare eller en anteckning om yrkeskompetens som görs i körkortet. Uppgifter om yrkeskompetens ingår i det trafik- och transportregister som avses i avd. V 1 kap. 1 §.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett yrkeskompetensbevis eller gör en anteckning om yrkeskompetens i körkortet för förare

1) som har förvärvat grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag,

2) som har upprätthållit sin yrkeskompetens enligt 9 §,

3) som har sådan giltig körrätt i Finland som krävs för yrkeskompetens.

En anteckning om yrkeskompetens som görs i ett yrkeskompetensbevis eller körkort är i kraft i fem år från utfärdandet av ett intyg över avläggande av ett prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens eller över genomgången fortbildning. En ansökan om anteckning i körkortet görs hos Trafiksäkerhetsverket med beaktande av det som föreskrivs i körkortslagen om körkort och ansökan om körkort.

Föraren ska medföra en sådan dokument som avses i 1 mom. vid körning och på begäran visa den för polisen eller någon annan trafikövervakare. Polisen får avbryta körningen om dokumentet inte medförs och yrkeskompetensen inte kan styrkas på något annat sätt i enlighet med 1 mom. Fortsatt körning får tillåtas om förarens identitet kan styrkas på tillförlitligt sätt. Föraren kan åläggas att styrka sin kompetens för polisen inom en utsatt tid.

14 §

Särskilda bestämmelser om påvisande av yrkeskompetens

Yrkeskompetensbevis för förare ska följa modellen i bilaga II till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Innan ett yrkeskompetensbevis enligt 13 § ges ut till föraren får ett temporärt dokument av särskilda skäl ges ut som bevis över yrkeskompetensen. Ett temporärt dokument godkänns som bevis på yrkeskompetens endast i Finland med undantag för Åland.

En förares yrkeskompetensbevis kan postas till sökanden, varvid de bestämmelser om sändande av körkort per post som finns i körkortslagen och som utfärdats med stöd av den ska tillämpas.

Närmare bestämmelser om de anteckningar som påvisar yrkeskompetens, om utfärdande av temporära dokument och om ansökan om yrkeskompetensbevis får utfärdas genom förordning av statsrådet.

15 §

Erkännande av dokument över yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland

Innehavare av dokument som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland och som överensstämmer med 13 § 1 mom. får framföra lastbil eller buss i Finland. Bestämmelser om ömsesidigt erkännande av körkort och anteckningarna i dem finns i körkortslagen.

Bestämmelser om ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. En i 3 § 1 mom. avsedd medborgare i ett annat land som är anställd hos ett företag i en annan EES-stat eller som ett sådant företag anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som utfärdats av den EES-staten, under förutsättning att den EES-stat som utfärdat tillståndet inte förutsätter att förarens yrkeskompetens styrks med något annat dokument.

4 kap

Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *färdskrivarförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 65 och 66/1999), sådan den lyder ändrad den 27–29 oktober 2004 samt den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 64 /2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* ett verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik,* med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av tillstånd enligt II avd. 1 kap. 1 §, och

a) som arbetar för egen räkning,

b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,

c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och

d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbetstid vad gäller förare som är egenföretagare* hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbetstid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) *arbetsplats*

a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,

b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,

c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 0.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

2 §

Viss social lagstiftning om vägtransporter

I fråga om kör- och vilotider och användning av färdskrivare gäller vad som bestäms i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

En person som fyllt 16 år kan vara förarbiträde, om förutsättningarna enligt artikel 5.2 i kör- och vilotidsförordningen uppfylls. I fråga om de undantag som anges i artikel 14 i förordningen beslutar kommunikationsministeriet.

Bestämmelser om arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och om verkställigheten av övervakningen samt tillämpningen av de undantag som anges i artikel 13.1 och 13.3 i kör- och vilotidsförordningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Utfärdande av färdskrivarkort

Trafiksäkerhetsverket utfärdar verkstadskort till en sökande som har beviljats tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Förarkort utfärdas till en sökande som

1) har körrätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,

2) har sin normala hemvist enligt artikel 26 i färdskrivarförordningen i Finland, och

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen ska bytas ut i Finland på det sätt som bestäms i artikel 30 i färdskrivarförordningen.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett företagskort till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skattestyrelsens företags- och organisationsdatasystem.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar kontrollkort till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökan om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

4 §

Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

Bestämmelser om förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare och förarkort finns i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

Föraren ska meddela arbetsgivaren om han eller hon inte har ett giltigt förarkort. Bestämmelser om förarens skyldigheter när förarkort saknas finns i artikel 29 i färdskrivarförordningen. Föraren ska för registrering av uppgifterna om kör- och vilotider överlämna förarkortet också till arbetsgivaren eller till det företag som endast tillfälligt anlitar föraren.

Närmare bestämmelser om de undantag från tillämpningen av förordningen som avses i artikel 3.1 och 3.2 i färdskrivarförordningen, om hur föraren ska använda färdskrivaren samt om reparation av färdskrivaren utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

Arbetsgivaren svarar för att ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare inte överlämnas för att framföras till en förare som inte har ett giltigt förarkort, om det inte finns i färdskrivarförordningen eller i AETR-överenskommelsen nämnda skäl för att fordonet får framföras utan förarkort.

Bestämmelser om arbetsgivarens skyldigheter när färdskrivarskivor lämnas ut eller uppgifter skrivs ut ur en digital färdskrivare finns i artikel 33.1 och 33.2 i färdskrivarförordningen.

För specificering av företagets uppgifter om kör- och vilotider ska företaget med hjälp av företagskortet låsa uppgifterna i den digitala färdskrivaren så att integritetsskyddet för den som registrerats inte äventyras.

Företaget ska se till att de periodiska besiktningar av färdskrivare som föreskrivs i färdskrivarförordningen utförs. Angående företagets skyldigheter när funktionsstörningar uppträder i färdskrivaren eller den annars fungerar felaktigt bestäms i artikel 37 i färdskrivarförordningen.

6 §

Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget

För övervakningen av kör- och vilotider, hanteringen av rättigheter och skyldigheter i anslutning till ett anställningsförhållande samt för styrningen av transporter ska företaget kopiera de uppgifter om kör- och vilotider i fordonets digitala färdskrivare som gäller det egna företaget. Om fordonet finns i Finland ska uppgifterna kopieras åtminstone varannan månad och när företaget överlåter besittningen av fordonet eller när den digitala färdskrivaren tas ur bruk. Arbetsgivaren och det företag som tillfälligt anlitar en förare ska med högst tre veckors mellanrum kopiera förarkortets uppgifter om kör- och vilotider för de veckor under vilka föraren varit i arbete. Om fordonet finns utomlands ska uppgifterna kopieras när det anländ till Finland.

Bestämmelser om företagets skyldighet att förvara, uppvisa och överlämna färdskrivarskivorna eller kopior av dem finns i artikel 33.2 i färdskrivarförordningen. Bestämmelser om företagets och arbetsgivarens skyldighet att förvara de uppgifter som kopierats från digitala färdskrivare och förarkort finns i artikel 10.5 i kör- och vilotidsförordningen. Färdskrivarskivor som använts vid förarexamen eller uppgifter som registrerats i en digital färdskrivare under förarexamen behöver dock inte förvaras.

Företaget ska på förarens begäran ge honom eller henne en utskrift av de uppgifter om hans eller hennes kör- och vilotider som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet. Uppgifter som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet och som gäller andra företag eller som inte motsvarar det användningsändamål som avses i 1 mom. ska omedelbart förstöras.

7 §

Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden

Bestämmelser om verkstadens skyldigheter i samband med behandlingen av digitala färdskrivare finns i artikel 22 och 23 i färdskrivarförordningen. Verkstaden ska förvara den besiktningsrapport som avses i artikel 23 i två år räknat från den tidpunkt då rapporten utarbetades.

För att uppgifterna om kör- och vilotider skall kunna överlämnas till företaget och tillsynsmyndigheten skall verkstaden kopiera uppgifterna i den digitala färdskrivaren innan färdskri-

varen repareras eller byts ut. Verkstaden skall förvara uppgifterna oförändrade i ett år efter att de registrerats.

Verkstaden skall överlämna de uppgifter som avses i 2 mom. till det företag som har låst uppgifterna eller annars på ett tillförlitligt sätt redogjort för sin rätt till uppgifterna och bevisligen begärt att uppgifterna skall överlämnas. Uppgifterna skall på begäran också överlämnas till tillsynsmyndigheten.

Om det är omöjligt att kopiera de uppgifter som avses i 2 mom., skall verkstaden ge företaget ett intyg över detta och förvara en kopia av intyget på det sätt som bestäms i färdskrivarförordningen.

8 §

Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får uppgå till i genomsnitt högst 48 timmar per vecka under en referensperiod på högst fyra månader. Den sammanlagda arbetstiden får dock inte överstiga 60 timmar per vecka.

Av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation får en förare som är egenföretagare överskrida den maximala veckoarbetstiden på 60 timmar, och referensperioden får vara sex månader vid beräkningen av den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden på 48 timmar.

9 §

Nattarbete för förare som är egenföretagare

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får inte överstiga tio timmar, om en 24-timmarsperiod som inleds när den vila som avses i artikel 8 eller 9 i kör- och vilotidsförordningen eller i artikel 8 eller 8b i AETR-överenskommelsen upphör, innefattar arbete som utförts nattetid mellan klockan ett och fem.

En förare som är egenföretagare får av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation överskrida maximiarbetstiden som har samband med nattarbete.

10 §

Raster för förare som är egenföretagare

En förare som är egenföretagare får inte arbeta mer än sex timmar i sträck utan rast. Om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, ska rasten vara minst 30 minuter. Om arbetstiden omfattar mer än nio timmar, ska rasten vara minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter. De raster som tas ut i enlighet med artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen eller artikel 7 i AETR-överenskommelsen ska beaktas också när längden på rasterna enligt denna paragraf räknas ut.

11 §

Arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare

Förare som är egenföretagare ska ha ett arbetstidsregister eller någon annan tillförlitlig rapport från de två föregående åren. Den ska ge information om arbetstider och raster enligt denna lag samt, om genomsnittlig arbetstid används, den referensperiod under vilken arbetsti-

den utjämnas till en veckoarbetstid på 48 timmar. Av arbetstidsregistret eller rapporten ska också de undantag som avses i 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. och motiven till dem framgå.

5 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

1 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

Ett järnvägsföretag får bedriva järnvägstrafik endast om
1) det har koncession för bedrivande av järnvägstrafik som beviljats av Trafiksäkerhetsverket eller i någon annan EES-stat,
2) det har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § i järnvägslagen (304/2011) och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas,
3) det i enlighet med 26 § i järnvägslagen har beviljats den bankapacitet som behövs för trafiken,
4) det har ingått ett sådant avtal som avses i 30 § i järnvägslagen med en bannätsförvaltare om användning av bannätet, och
5) de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs eller bestäms i Europeiska unionens lagstiftning och med stöd av detta kapitel i övrigt är uppfyllda.

Vad som i 1 mom. 2, 3 och 5 punkten föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även andra järnvägsoperatörer.

Alla järnvägsoperatörer ska dessutom ha sådan ansvarsförsäkring som avses i 90 § i järnvägslagen eller något annat motsvarande arrangemang.

En koncession som beviljats i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är i kraft i hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om
1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,
2) sökanden har för utövande av verksamheten tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för kontroll över en säker och pålitlig affärsverksamhet och för tillsyn över verksamheten,
3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,
4) sökanden visar sin solvens genom att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och
5) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i 1 § och i denna paragraf för bedömning av förutsättningarna.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om koncession som det beviljar järnvägsföretag.

3 §

Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens

En person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte det i 2 § 3 punkten angivna kravet på gott anseende, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 2 § 2 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 4 punkten, om

1) sökanden eller en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har av sin verksamhet föranledda, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl avvika från det krav som avses i 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de utredningar den som ansöker om koncession ska lägga fram.

4 §

Beviljande av koncession

En ansökan om koncession ska avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänts in till Trafiksäkerhetsverket. Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den endast gäller person- eller godstrafik.

5 §

Koncessionens giltighet och ändringar i den

Ett järnvägsföretags koncession är i kraft så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel.

Järnvägsföretaget ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Trafiksäkerhetsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan Trafiksäkerhetsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller betydligt utvidga sin verksamhet, ska det lämna in en ny ansökan till Trafiksäkerhetsverket eller lämna sådan tilläggsutredning som verket begärt. Trafiksäkerhetsverket kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra koncessionen eller på basis av tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska

bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om ändringar som verket gör i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

6 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Järnvägsoperatörer ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

1 §

Spårbunden stadstrafik

En trafikutövare som bedriver metro- eller spårtrafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät (*spårbunden stadstrafik*) ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som trafikutövaren bedriver. Den som bedriver trafiken (*trafikutövare*) kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät.

2 §

Krav på trafikutövare

En trafikutövare ska uppfylla följande krav:

1) trafikutövaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,

2) trafikutövaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga att trafiken bedrivs säkert,

3) trafikutövaren ska vara tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,

4) förarna inom den spårbundna stadstrafiken ska uppfylla föreskrivna behörighetskrav och vara yrkesmässigt kompetenta,

5) trafikutövaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att verksamhetsutövaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och

6) trafikutövaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten

3 §

Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom trafikutövarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka trafiken.

Trafikutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 5 punkten, om

1) trafikutövaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud,

2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner, eller om

3) trafikutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

4 §

Trafikutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

En anmälan om bedrivande av spårbunden stadstrafik ska innehålla trafikutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska verksamhetsutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 2 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Trafikutövaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas och om hur de ska ges in till Trafiksäkerhetsverket.

5 §

Trafikutövarens ansvar

Trafikutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som trafikutövaren bedriver. Trafikutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

Bestämmelser om ersättning för person- och sakskador i spårbunden stadstrafik finns i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet.

6 §

Säkerhetsstyrningssystem

Trafikutövaren ska ha ett *säkerhetsstyrningssystem* som erbjuder en systematisk metod för att identifiera faromoment och hantera risker och säkerställa att åtgärderna för att hantera de faromoment och risker som identifierats är effektiva. Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom säkerhetsstyrningssystemet.
Trafikutövarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.
Säkerhetsstyrningssystemet ska upprättas skriftligt. Det ska innehålla en säkerhetspolitik som godkänts av organisationens verkställande direktör eller av någon annan direktör som hör till den högsta ledningen och ska ha meddelats hela personalen, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnående av dessa mål.
I säkerhetsstyrningssystemet ska man särskilt beakta ansvarsfördelningen inom organisationen, att organisationen bedriver övervakning på samtliga nivåer, att personalen deltar i beslutsfattandet om styrningssystemet samt att säkerhetsstyrningssystemet förbättras kontinuerligt.
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

7 §

Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik

Av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon

1) är lämplig för uppgiften,
2) har sådan hälsa som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,
3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,
4) är minst 18 år gammal.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att utföra en uppgift som förare får utföra nämnda uppgifter. Verksamhetsutövaren ska säkerställa att den som en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter ska den som sköter en uppgift som förare regelbundet genomgå läkarundersökning.

Trafikutövaren har rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar trafikutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter uppgifter som förare uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter uppgifter som förare som föreskrivs med stöd av denna lag.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet.

8 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Utövare av spårbunden stadstrafik ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på för-

hand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Kompetens inom järnvägstrafiken

1 §

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på fysiska personer som i person- eller godstågstrafik eller växelarbete framför rullande materiel och som enligt detta kapitel är behörig för uppgiften som förare.

Detta kapitel tillämpas inte på

1) förare på sådana avsnitt av bannätet som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal person- och godstrafik och inte på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på spåranläggningar som avses i denna punkt,

2) förare på sådana spåranläggningar som spåranläggningens ägare eller innehavare använder enbart för sin egen godstrafik,

3) förare på sådana avsnitt av bannätet som är stängda för annan järnvägstrafik,

4) Förare hos järnvägsbolag som är etablerade i Ryssland i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland på finska statens gränsområde och på järnvägsgränsstationer.

2 §

Järnvägsoperatörens ansvar

En järnvägsoperatör ansvarar för att förare som är anställda eller deltar i verksamheten uppfyller de kompetenskrav som anges i och med stöd av detta kapitel.

En järnvägsoperatör ska beskriva och ta i bruk förfaranden för förarnas kompetens i det säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 § i järnvägslagen. En järnvägsoperatör ska ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens.

3 §

Tillstånd som krävs av förare

För att framföra rullande materiel krävs tillstånd. Ett tillstånd kan styrkas genom ett förarbevis, som tillhör föraren. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt.

Ett tillstånd som utfärdats i Finland är i kraft också i andra EES-stater för förare som har fyllt 20 år. På motsvarande villkor är ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat i kraft i Finland.

4 §

Beviljande av tillstånd

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan tillstånd till den som
1) är minst 18 år gammal,
2) har genomgått den grundläggande utbildning som avses i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) eller motsvarande lärokurs samt en utbildning på andra stadiet,
3) har avlagt den utbildning som krävs för förarbevis och av en av Trafiksäkerhetsverket godkänd examinator (*examinator*) har fått ett intyg över godkänt avläggande av det prov som krävs för förarbevis,
4) av en läkare som Trafiksäkerhetsverket godkänt (*järnvägsläkare*) har fått ett läkarintyg över att hans eller hennes hälsotillstånd uppfyller de angivna kraven,
5) av en psykolog som Trafiksäkerhetsverket godkänt (*järnvägspsykolog*) har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet.

Trafiksäkerhetsverket ska dock inte bevilja tillstånd till den som under de senaste fem åren gjort sig skyldig till
1) användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken enligt VI avd. 2 kap. 7 § i denna lag,
2) brott enligt 23 kap. i strafflagen.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter som gäller tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärda ett sådant förarbevis som behövs för att styrka tillståndet.

Trafiksäkerhetsverket ska offentliggöra det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd.

5 §

Tillståndets giltighet och förnyande av tillstånd

Ett tillstånd är i kraft tio år från att det utfärdades om föraren har upprätthållit sitt yrkeskunnande på det sätt som beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem och förarens hälsotillstånd uppfyller de krav som ställs på det.

Trafiksäkerhetsverket förnyar på ansökan en förares tillstånd, om förutsättningarna för beviljande av tillstånd uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar i trafik- och transportregistret om förutsättningarna uppfylls.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om förnyande av tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter som gäller tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärda ett sådant förarbevis som behövs för att styrka tillståndet.

6 §

Medicinska krav

En förare ska ha tillräckliga medicinska förutsättningar för uppgiften, vilket ska styrkas med ett läkarintyg som utfärdats av en järnvägsläkare.

Den får inte vara förare som på grund av sjukdom, lyte eller skada, andra nedsättningar av funktionsförmågan eller på grund av någon annan liknande egenskap enligt bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (nedan *lokförardirektivet*) har väsentligt nedsatt förmåga att fortlöpande eller tillfälligt utföra en uppgift som förare. Också förarens sinnesfunktioner ska uppfylla kraven i bilaga II till lokförardirektivet. En förare får inte utan en järnvägsläkares godkännande framföra rullande materiel under påverkan av sådana läkemedel som kan påverka framförandet.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana läkemedel, sjukdomar, lyten, skador och andra motsvarande omständigheter som påverkar möjligheterna att utföra uppgiften som förare samt om bedömningen och vården i samband med dem.

7 §

Krav på psykisk lämplighet

En förare ska i fråga om psykiska egenskaper, uppförande och personlighet uppfylla de krav på psykisk kapacitet och lämplighet som gäller för uppgiften som förare. Lämpligheten ska styrkas med ett positivt utlåtande av en järnvägspsykolog.

En person som har sådana konstaterade yrkespsykologiska brister vad gäller funktionell lämplighet eller andra psykiska egenskaper som avses i bilaga II till lokförardirektivet och som sannolikt påverkar förmågan att utföra uppgiften får inte vara förare.

8 §

Läkarundersökningar

En järnvägsläkare ska utföra en läkarundersökning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften.

Förare ska genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägsläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. En läkarundersökning ska också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förares hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 6 §.

Efter undersökningen ska järnvägsläkaren ge ett skriftligt läkarintyg om personens hälsomässiga lämplighet för uppgiften.

En läkare eller vårdinrättning som sköter eller har skött en förare ska med förarens tillstånd trots sekretessbestämmelserna på begäran ge järnvägsläkaren de uppgifter om förarens hälsotillstånd som behövs för läkarundersökningen.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om läkarundersökningar.

9 §

Psykisk lämplighet

En järnvägspsykolog ska utföra en psykologisk personbedömning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften.

En psykologisk personbedömning också göras om det finns skäl att misstänka att en förare inte har psykisk kapacitet att utföra sina uppgifter.

Utifrån den psykologiska personbedömningen ska järnvägspsykologen ge ett skriftligt utlåtande om förarens psykiska lämplighet för uppgiften.

Järnvägspsykologen ska på begäran med förarens medgivande och trots sekretessbestämmelserna få behövliga uppgifter om förarens psykiska lämplighet från tidigare utförda psykologiska personbedömningar.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de psykiska egenskaper och den psykiska lämplighet som krävs av förare samt om hur en psykologisk personbedömning ska utföras.

10 §

Kompletterande intyg

Utöver ett tillstånd enligt 3 § ska en förare ha ett kompletterande intyg som styrker vilket rullande materiel föraren får framföra och på vilket bannät. Ett kompletterande intyg i kategori A berättigar föraren att trafikera vid växelarbete och ett kompletterande intyg i kategori B att trafikera i tågtrafik.

Det kompletterande intyget tillhör järnvägsoperatören, som på begäran ska ge föraren en till riktigheten bestyrkt kopia av det kompletterande intyget. Föraren ska ha det kompletterande intyget eller en till riktigheten bestyrkt kopia av det med sig när han eller hon framför rullande materiel.

11 §

Beviljande av kompletterande intyg

En järnvägsoperatör ska i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriva förfarandet för att bevilja och uppdatera kompletterande intyg enligt detta kapitel samt förfarandet då en förare anhåller om ett kompletterande intyg eller om att det uppdateras eller att järnvägsoperatörens beslut om att det ska återkallas ska tas upp till ny prövning. En järnvägsoperatör ska bevilja ett kompletterande intyg till en förare som är anställd hos operatören eller deltar i dess verksamhet, och som

1) har genomgått en utbildning för den rullande materiel och det bannät som anges i det kompletterande intyget som ordnats av en läroanstalt samt som en del av utbildningen för bannätet språkundervisning, om trafikspråket på bannätet förutsätter det,

2) efter genomgången utbildning enligt 1 punkten med godkänt resultat har avlagt prov genom vilka kännedom om de ämnesområden som avses i nämnda 1 punkten styrks, och har fått ett intyg över godkänt prov av examinatorn,

3) har genomgått en sådan utbildning för uppgiften som förare som bestäms i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem.

Den som ansökt om ett kompletterande intyg får begära att järnvägsoperatören omprövar sitt beslut om beviljande, uppdatering eller återkallande av det kompletterande intyget. Sökanden ska begära omprövning av ett beslut utan ogrundat dröjsmål och senast inom 30 dagar från det att sökanden fått del av beslutet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de språkkunskaper som ska krävas av förare samt om nivåkrav för språkkunskaper.

12 §

Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det

Ett kompletterande intyg är i kraft tills vidare, om

1) förarens anställningsförhållande fortsätter,

2) förarens förarbevis är i kraft,

3) föraren har upprätthållit sitt kunnande på det sätt som beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem, och

4) föraren har avlagt de prov som avses i 2 mom.

För att hålla det kompletterande intyget i kraft ska järnvägsoperatören ordna följande prov för föraren:

1) minst vart tredje år ett prov som gäller kunskaperna om framförande av sådan rullande materiel som anges i förarens kompletterande intyg,

2) minst vart tredje år ett prov som gäller kunskaperna om det bannät som anges i det kompletterande intyget och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år,
3) minst vart tredje år ett prov i de kunskaper i andra språk än förarens modersmål som anges i det kompletterande intyget och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år.

13 §

Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning

Järnvägsoperatören ska utan obefogat dröjsmål återkalla ett kompletterande intyg som den har utfärdat, om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Intyget kan återkallas helt och hållet eller för en viss tid.
Järnvägsoperatören ska utan dröjsmål underrätta den förare som fått intyget och Trafiksäkerhetsverket om beslutet att återkalla det kompletterande intyget.
Om en förare inte längre uppfyller förutsättningarna för kompletterande intyg och järnvägsoperatören inte har återkallat intyget eller begränsat dess omfattning och Trafiksäkerhetsverket får vetskap om detta, ska verket utan obefogat dröjsmål begära att den järnvägsoperatör som utfärdat det kompletterande intyget återkallar det, begränsar dess omfattning eller utför en kompletterande kontroll.
Om Trafiksäkerhetsverket eller den behöriga myndigheten i en annan EES-stat har begärt att den järnvägsoperatör i Finland som har utfärdat det kompletterande intyget återkallar intyget eller utför en kompletterande kontroll, ska järnvägsoperatören avgöra frågan inom fyra veckor från det att järnvägsoperatören tog emot begäran och underrätta den behöriga myndighet som framställt begäran om sitt beslut.

14 §

Undantag från kravet på kompletterande intyg

En förare får framföra rullande materiel på ett bannät som inte omfattas av förarens kompletterande intyg om föraren assisteras av en annan förare vars kompletterande intyg omfattar bannätet i fråga då det är fråga om
1) att den rullande materielen på begäran av förvaltaren av bannätet vid en störning i järnvägstrafiken måste köras via någon annan linje eller att banan måste underhållas,
2) exceptionella undantagsfall inom museitrafiken,
3) exceptionella undantagsfall i godstrafiken med samtycke från förvaltaren av bannätet,
4) leverans eller presentation av ny rullande materiel,
5) förarutbildning eller prov.
Järnvägsoperatören beslutar om och svarar för anlitandet av sådana assisterande förare som avses i 1 mom., och ska i förväg underrätta förvaltaren av bannätet om att en assisterande förare anlitas.

15 §

Register över kompletterande intyg

En järnvägsoperatör ska föra ett register över de kompletterande intyg operatören utfärdar. I registret över kompletterade intyg ska järnvägsoperatören införa
1) förarens namn samt identifierings- och kontaktuppgifter,

2) uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 11 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov, samt
3) uppgifter som förutsätts i lokförardirektivet.
Registret över kompletterande ska genomföras i enlighet med kommissionens beslut (2010/17/EG) om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

16 §

Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg

En läroanstalt och en examinator ska trots sekretessbestämmelserna lämna för registret över kompletterande intyg behövliga uppgifter när en förare har genomgått den utbildning och det prov som krävs för kompletterande intyg eller ett prov enligt 12 § 2 mom.

17 §

Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid

Järnvägsoperatören får använda uppgifterna i registret över kompletterande intyg till att utfärda och återkalla kompletterande intyg, övervaka behörighet och behandla andra behörighetsfrågor.
Järnvägsoperatören ska avföra uppgifterna om en förare ur registret tio år från utgången av det kompletterande intygets giltighetstid. Om det inom denna tidsfrist inleds en sådan utredning som avses i 80 § i järnvägslagen, får uppgifterna inte avföras förrän utredningen har slutförts.

18 §

Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg

Järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg endast om förutsättningar för utelämnande enligt denna paragraf föreligger. Uppgifter får inte lämnas ut om det finns grundad anledning att misstänka att utlämnandet kränker integritetsskyddet för den som söker eller innehar ett kompletterande intyg eller en sådan persons intressen eller rättigheter.
Under de förutsättningar som anges i 1 mom. och trots sekretessbestämmelserna ska järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg till behöriga finländska myndigheter och till järnvägsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor i andra EES-stater. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.
Den som begär uppgifter ska begära dem skriftligt eller elektroniskt och motivera sin begäran. Den registeransvarige beslutar om utlämnande av uppgifter. Uppgifterna ska lämnas utan ogrundat dröjsmål.
Uppgifter enligt 16 § och denna paragraf får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form enligt överenskommelse med den registeransvarige. Innan den tekniska anslutningen öppnas ska mottagaren visa att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

19 §

Den registeransvariges konkurs

Om den som ansvarar för registret över kompletterande intyg försätts i konkurs, svarar den nya järnvägsoperatör som tar över verksamheten för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras.

Om ingen tar över verksamheten, svarar Trafiksäkerhetsverket för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras.

Den som ansvarar för ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 17 §.

20 §

Kompletterande intyg som beviljats i Sverige

Kompletterande intyg som beviljats i Sverige för förare som hör till personalen hos en järnvägsoperatör som är etablerad i Sverige är som sådana i kraft i järnvägstrafik mellan Finland och Sverige på finska statens gränsområde och järnvägsgränsstationer.

21 §

Anmälningar som gäller anställningsförhållanden

En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket eller någon annan instans som beviljat en förares förarbevis när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör.

Järnvägsoperatören ska också utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om arbetsoförmåga för en sådan förare som avses i 1 mom. räcker längre än tre månader.

8 kap.

Förarutbildning inom järnvägstrafiken

1 §

Krav på utbildning

En förare som avses ovan i II avd. 7 kap. 1 § ska för att få allmän och yrkesmässig kompetens genomgå de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg. Dessutom krävs att en examinator har bedömt de prov som krävs för uppgiften som förare med godkänt resultat.

De utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg enligt 1 mom. ska ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen för tillstånd ska uppfylla de gällande kraven i bilaga IV till lokförardirektivet. Också de utbildningar om rullande materiel och bannät som ska anges i kompletterande intyg ska ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen om rullande materiel ska uppfylla de gällande kraven enligt bilaga V till lokförardirektivet och utbildningsdelen om bannätet de gällande kraven i bilaga VI. Dessutom ska i utbildningen beaktas bestämmelserna om tillämpliga utbildningsmetoder i bilaga III till lokförardirektivet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de utbildningsmetoder som ska tillämpas vid förarutbildningen och om utbildningens innehåll.

2 §

Prov

Sedan en sådan utbildning som avses i 1 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften.

Trafiksäkerhetsverket fastställer de prov som ska avläggas för att få tillstånd och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Trafiksäkerhetsverket ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när verket offentliggör det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd enligt II avd. 7 kap. 4 § 4 mom.

Järnvägsoperatören ska fastställa de prov som ska avläggas för kompletterande intyg och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Järnvägsoperatören ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när operatören fastställer det förfarandet som ska iakttas vid beviljande av kompletterande intyg enligt II avd. 7 kap. 11 § 1 mom. Förarens förmåga att arbeta som förare ska bedömas genom ett körprov som utförs på bannätet. Dessutom kan förarens förmåga att hantera avvikande situationer och funktionsstörningar och andra, motsvarande förmågor mätas med hjälp av simulator. I fråga om kompletterande intyg för bannät i Finland får endast en examinator som Trafiksäkerhetsverket har godkänt examinera det prov som gäller kännedomen om bannätet, inklusive kännedom om rutter och trafikregler.

Proven ska genomföras så att intressekonflikter undviks. Examinatorn för provet för ett kompletterande intyg får dock höra till personalen hos den järnvägsoperatör som beviljar intyget.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om prov och ordnandet av dem.

3 §

Godkännande av läroanstalter

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan och för högst fem år läroanstalter som avses i detta kapitel som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om sökanden har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet uppgiften kräver samt ändamålsenliga redskap och utrymmen för undervisningen.

Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, får järnvägsoperatören begära att det ärende som gäller godkännande av läroanstalten ska behandlas i samband med ett ärende som gäller ansökan om säkerhetscertifikat för järnvägsoperatören.

Trafiksäkerhetsverket ska ompröva godkännandet av en läroanstalt, om det sker väsentliga ändringar i de föreskrivna kompetenskraven för förare eller kraven för godkännande av läroanstalter eller om läroanstalten begär det.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på läroinrättningar och om behörighetskraven för utbildare.

4 §

Skyldigheter för läroanstalter

Läroinrättningar ska ge förarutbildning till alla förare och personer som söker sig till föraruppgifter på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, ska utbildningen vara tillgänglig på lika villkor för alla, oberoende av om läroanstalten utbildar verksamhetsutövarens egen personal som eller andra personer som behöver utbildning.

Läroanstalten svarar för utbildningens innehåll tillsammans med järnvägsoperatören eller den som har för avsikt att bli järnvägsoperatör.

Om omfattningen av den utbildning en läroinrättning ger ändras väsentligt, ska läroinrättningen begära ett nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket.

5 §

Ordnande av handledning som ingår i förarutbildning

Om en läroinrättning som avses i detta kapitel inte har tillräckliga verksamhetsförutsättningar för att utföra handledning i framförande av rullande materiel, får en järnvägsoperatör utföra handledningen.

Det regleringsorgan som avses i 71 § i järnvägslagen får ålägga ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning i framförande av rullande materiel för bolag eller andra sammanslutningar som har för avsikt att inleda järnvägstrafik, om det inte finns andra genomförbara alternativ för handledningen. Skyldighet att tillhandahålla handledning kan påföras, om järnvägsföretaget bedriver trafik som motsvarar den trafik som ett bolag eller någon annan sammanslutning som begär handledning ämnar bedriva.

Om regleringsorganet ålägger ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning ska det organet beakta att järnvägsföretaget har tillräckliga förutsättningar för uppgiften och att handledningen inte oskäligt begränsar järnvägsföretagets egen verksamhet.

Det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning beslutar om de praktiska arrangemangen för handledningen i samråd med läroanstalten. Järnvägsföretaget ska få skälig ersättning för handledningen med beaktande av de kostnader som den orsakar och en skälig avkastning. För ersättningen svarar det bolag eller den sammanslutning som begär handledning. Ersättningen ska vara rättvis för alla bolag och andra sammanslutningar som avses i detta moment och som får handledning. Det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning kan kräva att ett bolag eller en sammanslutning som begär handledning betalar ett förskott för handledningen eller ställer en säkerhet för betalningen av avgiften.

6 §

Godkännande av examinator för prov

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan examinatorer för prov som berättigar till förarbevis och kompletterande intyg, om den sökande är insatt i synnerhet i provets ämnesområde och har sådan praktisk erfarenhet av det att han eller hon förmår bedöma andras kunnande.

Examinatorer godkänns för högst fem år i sänder. Examinatorn ska genomföra de prov som berättigar till förarbevis och kompletterande intyg på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Examinatorn ska i samband med godkännandet ge en försäkran om detta.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för examinatorer och om upprätthållande av kompetens.

9 kap.

Sjöfart på Finlands vattenområden

1 §

Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden

För handelssjöfart inom Finlands vattenområden får inte användas andra fartyg än finska, om det inte är fråga om utrikesfart. Andra än finska fartyg får inte heller användas för kryssningstrafik där kryssningsfartyget går från och till en finsk hamn.

Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen har dock rätt att bedriva handelssjöfart enligt bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

2 §

Undantag som gäller cabotage inom sjöfarten

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för handelssjöfart med utländskt fartyg enligt 1 §, om inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet och

1) det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland, eller

2) det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland.

Tillstånd kan beviljas för högst ett år i sänder. Innan tillstånd beviljas ska Trafiksäkerhetsverket höra dem som saken gäller, om inte annat följer av ärendets natur eller brådskande art.

Genom förordning av statsrådet kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskrivas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. avsett tillstånd bedriva i 1 § angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utredningar för ansökan om tillstånd.

10 kap.

Behörighet för fartygspersonal

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg.

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fiskefartyg med en längd på minst 10 meter. På fartområde I i inrikes fart tillämpas detta kapitel dock endast på fartygspersonal på fiskefartyg med en längd på minst 12 meter.

Detta kapitel tillämpas dock inte på fartygspersonal på

1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte huvudsakligen används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last,

2) fritidsbåtar,

3) fartyg med en längd på högst 10 meter som används inom industrianläggningars klart avskilda uppdämningsbassänger,

4) fartyg med en längd på högst 10 meter som inte används i allmän trafik för befordran av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering, med undantag för hyresbåtar som hyrs ut bemannade,

5) fartyg som används i sådan frivillig sjöräddningsverksamhet som inte utgör kommersiell verksamhet och vars besättning är utbildad för att sköta eftersöknings- och räddningsuppgifter.

6) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

På fartygspersonal på vajerfärjor och pråmar tillämpas endast de kompetenskrav som gäller radiopersonal.

2 §

Definitioner

I detta kapitel avses med
1) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),
2) *direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk* Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk
3) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,
4) *fartygspersonal* alla som arbetar ombord på ett fartyg,
5) *passagerare* alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,
6) *fartygs längd* 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävens förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; i fråga om fartyg med en längd under 12 meter är längden dock lika med fartygets största längd,
7) *bruttodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention (FördrS 31/1982); bruttodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogserare och pråm är den sammanlagda bruttodräktigheten för dessa,
8) *fritidsbåt* varje vattenskoter oavsett längd och varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med fritidsbåt avses inte ett bemannat fartyg som hyrs ut,
9) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på över 24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och en bruttodräktighet under 500,
10) *vajerfärja* färjor som rör sig styrda av en lina eller någon annan av Trafiksäkerhetsverket godkänd ersättande anordning,
11) *hyresbåt* fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade och som i trafik utan på förhand angivna tidtabeller eller rutter medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,
12) *fiskefartyg* fartyg som är utrustade eller används för att fånga fisk eller andra i vatten levande naturresurser i kommersiellt syfte,
13) *passagerarfartyg* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare,
14) *pråm fartyg* som saknar eget framdrivningsmaskineri,
15) *lastfartyg* andra än i 8–14 punkten avsedda fartyg med en längd på minst 5,5 meter,
16) *tankfartyg* lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpar sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk,
17) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar; den internationella farten delas in i fyra fartområden som följer:
a) *östersjötrafik* är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallellen genom Skagen, 57 44,8’ nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) *närtrafik* är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12 västlig längd i väster eller 48 nordlig bredd i söder eller 64 nordlig bredd i norr,

c) *europatrafik* är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12 västlig längd, sydligare än 30 nordlig bredd eller östligare än 45 östlig längd,

d) *fjärrtrafik* är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

18) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; med inrikes fart jämställs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg; inrikes farten delas in i tre fartområden som följer:

a) fartområde I omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården,

b) fartområde II omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet,

c) fartområde III omfattar öppna havsområden i inrikes fart,

19) *fiskefartygsklasser* klasserna I, II och III så att fartyg med en längd som underskrider 15 meter hör till klass I, fartyg med en längd av minst 15 meter men under 24 meter hör till klass II samt fartyg med en längd av minst 24 meter till klass III,

20) *fångstområde* I sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, *fångstområde II* havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59 00’ nordlig bredd, och *fångstområde III* de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57 44,8’ nordlig bredd,

21) *utbildning* examen eller del därav som krävs för utfärdande eller förnyande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som nämns i denna lag eller i författningar som utfärdats med stöd av den, om vilka det föreskrivs i yrkeshögskolelagen (932/2014) eller med stöd av den, lagen om yrkesutbildning eller med stöd av den eller i föreskrifter som meddelats med stöd av ovan nämnda lagar, eller annan utbildning som Trafiksäkerhetsverket har godkänt med stöd av denna lag,

22) *sjötjänstgöring* tjänstgöring på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg, prålmar eller vajerfärjor som inte är fritt styrbara såsom hörande till fartygspersonalen eller i form av handledd praktik; som sjötjänstgöring kan också räknas tjänstgöring på sådana nöjesfartyg vars bruttodräktighet är över 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*; vid beräkningen av sjötjänstgöring som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars period ombord som en månad,

23) *maskineffekt* framdrivningsmaskineriets största sammanlagda kontinuerliga nominella effekt, angiven i kilowatt, enligt besiktningsbeviset eller något annat officiellt dokument,

24) *effekttal* det tal som fås genom att de disponibla ångpannornas största tillåtna drifttryck och produkterna av effektens talvärden adderas, varvid med drifttryck avses övertryck, angivet i bar, och med effekt den värmeenergi som under tidsenheten överförs i vätska och ånga, angiven i megawatt.

3 §

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis

De som arbetar ombord på ett fartyg ska ha behörighet enligt detta kapitel.

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna.

Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet.

Den som har ett behörighetsbrev för befäl eller certifikat över specialbehörighet i lastoperationer på tankfartyg som utfärdats av en behörig myndighet i någon annan stat, och som arbetar ombord på ett fartyg under finländsk flagg, ska ha ett kompetensbevis över erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet.

När ett finskt fartyg har bortfraktats åt en utlänning för att användas i trafik mellan de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet på sådana villkor att den utländska befraktaren kan bestämma om fartygets användning för sjöfart, ska fartygets befälhavare ha ett behörighetsbrev enligt denna lag och vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis. Den övriga fartygspersonalen ska ha ett sådant behörighetsbrev som deras respektive uppgifter förutsätter och vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis.

4 §

Behörighetskrav för befälhavare på last- och passagerarfartyg

Befälhavaren på ett passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används på ett namngivet och avgränsat område inom fartområde I i inrikes fart, ska ha förarbrev eller förarbrev A för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används inom fartområde I i inrikes fart, ska ha förarbrev eller förarbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används inom fartområdena II och III i inrikes fart, ska ha fullgjort utbildningen för skeppare i inrikes fart och ha tjänstgjort fyra månader till sjöss. Utbildningen och sjötjänstgöringen för skeppare i inrikes fart ska styrkas genom ett intyg utfärdat av Trafiksäkerhetsverket och de kan ersättas med skepparbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 100 men under 500 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett passagerarfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 300 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg. Av befälhavaren på ett passagerarfartyg som används i inrikes fart inom fartområde III krävs därtill minst 12 månaders sjötjänstgöring som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett passagerarfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 300 men under 500 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg och ha tjänstgjort 12 månader till sjöss som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 500 men under 1 000 ska ha vaktstyrmansbrev eller skepparbrev A för fiskefartyg. Av befälhavaren på passagerarfartyg krävs därtill minst 12 månaders sjötjänstgöring som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 1 000 men under 3 000 ska ha överstyrmansbrev eller vaktstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet under 500 i Östersjötrafik eller närtrafik ska ha behörighetsbrev för befälhavare i närtrafik.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet under 500 i Europatrafik eller fjärrtrafik ska ha överstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet om minst 500 men under 3 000 ska ha överstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet om 3 000 eller mera ska ha sjökaptensbrev.

5 §

Behörighet för maskinbefäl på ång- och motorfartyg

Den som hör till maskinbefälet på ett motorfartyg ska ha ett behörighetsbrev för motorfartyg och på ångfartyg för ångfartyg.

6 §

Behörighetskrav för maskinchef på last- och passagerarfartyg

Fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef endast på fartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöverplatsen.

På fartyg i inrikes fart med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt ska maskinchefen ha maskinskötarbrev.

Maskinchefen på ett fartyg i inrikes fart med en maskineffekt av minst 750 kilowatt men under 3 000 kilowatt ska ha vaktmaskinmästarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt i östersjötrafik och närtrafik ska ha maskinskötarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på fartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt i Europatrafik och fjärrtrafik ska ha vaktmaskinmästarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på ett fartyg i internationell fart med en maskineffekt av minst 750 kilowatt men under 3 000 kilowatt ska ha minst behörighetsbrev för maskinchefer på fartyg med en maskineffekt under 3 000 kilowatt.

Maskinchefen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 3 000 kilowatt ska ha övermaskinmästarbrev.

Maskinchefen på ett ångfartyg ska ha ett behörighetsbrev i enlighet med ångpannornas totala effekttal.

Närmare bestämmelser om det behörighetsbrev som krävs av driftsövervakare av tryckbärande anordning på fartyg och om hur användare av tryckbärande anordningar ska göras förtrogna med uppgiften utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad framför hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

8 §

Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg

Befälhavaren på ett fiskefartyg i klass I ska ha förarbrev B för fiskefartyg i fångstområde I och II och förarbrev A för fiskefartyg i fångstområde III.

Befälhavaren på ett fiskefartyg i klass II ska ha förarbrev A för fiskefartyg.

Styrmannen på ett fiskefartyg i klass III ska ha skepparbrev B för fiskefartyg och befälhavaren ska ha skepparbrev A för fiskefartyg.

Fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef endast på fiskefartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är så placerade att fartyget kan styras från manöverplatsen.

På ett fiskefartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt ska en medlem av besättningen ha maskinskötarbrev.

Om fiskefartyget har en maskineffekt av minst 750 kilowatt, ska maskinchefen ha vaktmaskinmästarbrev.

Den som har genomgått säkerhetsutbildning för tjänstgöring på fiskefartyg och som har

1) vaktstyrmansbrev kan tjänstgöra som styrman på fiskefartyg i klass III på Östersjön; befälhavare på fiskefartyg i klass III ska därtill ha tjänstgjort 12 månader som styrman, varav minst sex månader som styrman eller befälhavare på fiskefartyg med en längd av 12 meter eller mer,

2) skepparbrev för inrikes fart kan tjänstgöra som befälhavare på ett sådant fiskefartyg vars framförande kräver förarbrev A för fiskefartyg,

3) förarbrev kan tjänstgöra som befälhavare på ett sådant fiskefartyg vars framförande kräver förarbrev B för fiskefartyg.

9 §

Behörighetskrav för radiooperatörer

Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av informationssamhällsbalken (917/2014) utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga.

10 §

Befälhavarens minimiålder

Den som är befälhavare på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år. Befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.

11 §

Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet

Förpliktelserna enligt rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, nedan *direktivet om båtförarcertifikat*, rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, nedan *direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis*, och rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis, nedan *direktivet om varutransporter på vattenvägar*, är i kraft i Finland. På fartygsbefälhavare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte bestämmelserna om villkoren för att erhålla förarbevis, kraven på rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller examenskrav i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om varutransporter på vattenvägar.

12 §

Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet och för in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Kommunikationsverket utfärdar dock behörighetsbrev enligt 9 § i enlighet med det internationella radioreglemente som utgör bilaga till Internationella teleunionens (ITU) konvention (FördrS 94/1996).

För utfärdandet av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfyller de behörighetsvillkor som gäller för behörighetsbrevet eller certifikatet. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och den utredning som behövs för utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

För erhållande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det dessutom att Trafiksäkerhetsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts enligt 11 kap. 1 och 3 §.

För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen, sjöarbetskonventionen från 2006 (FördrS 51 och 52/2013), direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver samt det internationella radioreglemente som utgör bilaga till Internationella teleunionens konvention får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet samt om behörighets- och specialbehörighetsvillkor. Närmare bestämmelser om de behövliga nationella behörighetsbreven och behörighetsvillkoren samt om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket fastställer formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter för genomförande av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) riktlinjer och rekommendationer om specialbehörighet, om innehållet i och ordnandet av utbildning för dem samt om krav på förtrogenhetsutbildning. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

13 §

Specialutbildning

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialutbildning enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna.

De som arbetar ombord på fiskefartyg ska ha säkerhetsutbildning.

Närmare bestämmelser om kraven gällande specialutbildning och förtrogenhetsutbildning enligt fartygstypen på passagerarfartyg och tankfartyg och enligt fartygspersonalens arbetsuppgifter får utfärdas genom förordning av statsrådet. För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om säkerhets-, brandbekämpnings- och sjukvårdsutbildning.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildning för däcksmän samt om säkerhetsutbildning för personer som arbetar ombord på fiskefartyg.

14 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet gäller för viss tid eller tills vidare. För genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om giltighetstider för behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Närmare bestämmelser om giltighetstiderna för de nationella behörighetsbreven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

När behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet förnyas ska sökanden lägga fram utredning om att han eller hon har bevarat sin yrkeskompetens. Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utredning om bevarad yrkeskompetens.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om den specialutbildning, utbildning ombord på fartyg och arbetserfarenhet som krävs för förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om förfarandena vid övergångsperioder.

15 §

Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 3 § avsett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med beviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, förste maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg.

Ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som överensstämmer med STCW-konventionen och som en behörig myndighet i en EES-stat har utfärdat ska erkännas.

Trafiksäkerhetsverket kan erkänna ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet utfärdat av en behörig myndighet i en annan stat om

1) staten är fördragsslutande part i STCW-konventionen,

2) staten har påvisat för IMO:s sjösäkerhetskommitté att den har genomfört bestämmelserna i konventionen,

3) Europeiska kommissionen har erkänt statens utbildnings- och certifieringssystem,

4) Trafiksäkerhetsverket och den behöriga myndigheten i staten i fråga har ingått eller bereder en bilateral förbindelse om erkännande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

Kompetensbevis för befattningen som befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare på ett fartyg kan dock beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland till den del den har betydelse för befattningen.

Kompetensbevisen ska utfärdas i enlighet med regel I/2.7 och I/2.8 i STCW-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket får för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk meddela närmare föreskrifter om de dokument som ska bifogas till ansökan om kompetensbevis.

16 §

Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas

Trafiksäkerhetsverket får tillåta att en sjöfarare arbetar ombord på ett finskt fartyg i högst tre månader utan ett erkänt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet, om sjöfararen har ett giltigt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behö-

rig myndighet i en part i STCW-konventionen i enlighet med konventionens bestämmelser och som berättigar till arbete i befattningen i fråga och ansökan om erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet har gjorts, om inte arbetandet äventyrar fartyget, miljön eller människoliv.

En förutsättning för arbete ombord är att sjöfararen har ett intyg från Trafiksäkerhetsverket över att ansökan om kompetensbevis mottagits.

Om Trafiksäkerhetsverket fattar ett nekande beslut om beviljande av kompetensbevis, upphör rätten att arbeta i följande hamn.

17§

Erkännande av andra behörighetsbrev än sådana som överensstämmer med STCW-konventionen

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig begäran utfärda ett intyg över erkännande också för en sökande som har ett behörighetsbrev för däcks- eller maskinbefäl som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat och som inte baserar sig på STCW-konventionen. Yrkeskompetens för inre farvatten ska dock erkännas i enlighet med direktivet om båtförarcertifikat.

Vid erkännandet ska lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) tillämpas. I fråga om yrkespersoner inom sjöfarten är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt den lagen.

En förutsättning för att utöva yrket är sådan språkkunskap som behövs i befattningen i Finland.

18 §

Förvaring och uppvisande av certifikat och dokument

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis och intyg över behörighet ska förvaras i original ombord på det fartyg där innehavaren av dokumentet arbetar. Innehavaren ska visa upp behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet, kompetensbeviset eller intyget över behörighet, om en behörig myndighet kräver det och dess existens inte kan styrkas på något annat sätt.

11 kap.

Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

1 §

Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten

Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart enligt STCW-konventionen som Trafiksäkerhetsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Trafiksäkerhetsverket har bedömt och godkänt i enlighet med konventionen.

Utbildningsanordnaren ska ansöka om godkännande hos Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket bedömer om utbildningsanordnaren uppfyller kraven enligt STCW-konventionen, eller i de fall som avses i 3 mom. kraven enligt 2 §. Utifrån bedömningen godkänner Trafiksäkerhetsverket de utbildningsanordnare som uppfyller kraven. Bedömningen kan innefatta en bedömning av de lokaler och den utrustning som används för utbildningen.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl godkänna också en utbildningsanordnare som ger en sådan utbildning som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart som inte överensstämmer med STCW-konventionen.

Godkännandet ges tills vidare eller av särskilda skäl för viss tid.

Närmare bestämmelser om krav på utbildningsanordnare får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för godkännande och om de dokument som ska bifogas ansökan.

2 §

Förutsättningar för att godkänna anordnare av utbildning som inte överensstämmer med STCW-konventionen

En utbildningsanordnare som avses i 1 § 3 mom. som godkänns av särskilda skäl ska ha

1) undervisningspersonal som har god yrkesmässig kompetens inom det delområde av sjöfarten som utbildningen gäller samt den kunskap och skicklighet som uppgiften kräver, och

2) ett kvalitetsstyrningssystem.

3 §

Godkännande av utbildning inom sjöfarten

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan utbildningar som uppfyller kraven i STCW-konventionen och av särskilda skäl andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. En utbildning ska godkännas innan den inleds.

För att en utbildning ska godkännas förutsätts det att

1) utbildningsanordnaren har en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de undervisningsmetoder, förfaranden och undervisningsmaterial som behövs för uppfyllandet av kompetenskraven,

2) utbildningsanordnaren har sådana lokaler och sådan utrustning som utbildningen förutsätter, och

3) en utbildning som kan godkännas av särskilda skäl med stöd av 1 mom. uppfyller kraven enligt IMO:s eller Internationella arbetsorganisationens (ILO) regler och rekommendationer eller enligt andra internationella förpliktelser, eller de nationella krav som föreskrivits med stöd av denna lag eller som ingår i de examensgrunder som Utbildningsstyrelsen har fastställt, och som syftar till att säkerställa en tillräcklig nivå på utbildningen.

Om utbildningskraven ändras väsentligt, ska en ny ansökan om godkännande göras. Trafiksäkerhetsverket ska informera utbildningsanordnarna om väsentliga ändringar i utbildningskraven.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen, i första hand genom att tillämpa STCW-konventionen eller IMO:s eller ILO:s regler och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket får även meddela närmare föreskrifter om förfarandet för godkännande och om vilka dokument som ska bifogas ansökan.

4 §

Bedömning

Trafiksäkerhetsverket får utvärdera de utbildningsanordnare och den utbildning som verket godkänt. Vid utvärderingen kontrolleras att utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 1–3 §.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de dokument som behövs vid utvärderingen.

5 §

Utbildningsanordnares anmälningsplikt

En godkänd utbildningsanordnare ska omedelbart informera Trafiksäkerhetsverket om ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan enligt 1 eller 3 § eller som sökanden annars gett.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska sändas till Trafiksäkerhetsverket.

12 kap.

Tillståndspliktig luftfart

1 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell luftfart (FördrS 11/1949),

2) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,

3) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,

4) *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats,

5) *lufttrafikförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen,

6) *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,

2 §

Lufttrafik

För lufttransport av passagerare, gods eller post mot betalning eller annan ersättning (*lufttrafik*) krävs operativ licens enligt lufttrafikförordningen.

Trafiksäkerhetsverket beviljar operativa licenser på ansökan. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs det att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av sökandens verksamhet har gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva lufttrafik.

De luftfartyg som lufttrafikföretag använder ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder registreras i en annan medlemsstat, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt.

3 §

Lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland

För bedrivande av lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland krävs en operativ licens som beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även andra än ovan avsedda innehavare av en operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik.

4 §

Reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer

Om inte något annat följer av 5 §, krävs för trafiktillstånd för sådan regelbunden lufttrafik som avses i lufttrafikförordningen mellan Finland och tredje land (*reguljär flygtrafik*) att

1) lufttrafikföretaget har en operativ licens enligt 2 § och är etablerat i Finland,

2) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller

3) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett certifikat enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen som berättigar till att bedriva kommersiell trafik med luftfartyg, nedan *driftstillstånd,* och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafikvillkor.

Trafiksäkerhetsverket kan särskilt intyga ett lufttrafikföretags trafikrättighet.

5 §

Utdelning av begränsade trafikrättigheter

För reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer behövs trafiktillstånd om utövandet av trafikrättigheter begränsas i ett luftfartsavtal.

Trafiksäkerhetsverket beviljar trafiktillstånd på ansökan. Om det finns ett begränsat antal trafiktillstånd och trafiktillstånd inte kan beviljas alla sökande, ska beslutet basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrensen och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom Europeiska unionen.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de utredningar utifrån vilka de sökande jämförs.

6 §

Icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer

Ett lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en EES-stat får flyga enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar (*icke-reguljär flygtrafik*) mellan Finland och tredjeländer utan något särskilt tillstånd. Om ett lufttrafikföretag som bedriver reguljär trafik enligt 4 § kräver det, kan Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av icke-reguljär flygtrafik, om det medför sådana ekonomiska olägenheter för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet som inte kan betraktas som obetydliga, och om det lufttrafikföretag som bedriver icke-reguljär flygtrafik med sin verksamhet kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik.

Av lufttrafikföretag från tredjeländer krävs tillstånd för att flyga i icke-reguljär trafik mellan Finland och tredjeländer. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja tillstånd, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Trafiktillståndsverket kan vägra bevilja tillstånd om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av reguljär flygtrafik som föreskrivs i 4 och 5 §, eller

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd enligt 1 mom. och om de dokument med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor får utgöra av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i EES-staterna eller på ömsesidighet. I föreskrifterna ska beaktas Europeiska unionens lagstiftning om bedrivande av icke-reguljär flygtrafik och dessutom

1) de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,

2) ECAC:s rekommendationer,

3) internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

7 §

Flygtrafik över finskt territorium

För reguljär och icke-reguljär flygtrafik över finskt territorium krävs tillstånd, om inte något annat avtalas mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat på grundval av ett bilateralt eller multilateralt avtal.

I andra än de fall som avses i 1 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för reguljär flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart, eller

3) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

8 §

Bruksflygtillstånd

Bestämmelser om användning av luftfartyg för specialuppgifter (*specialluftfart*) finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygdriftförordningen*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs drifttillstånd för specialluftfart (*bruksflygtillstånd*). Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan bruksflygtillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Något bruksflygtillstånd krävs inte om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan EES-stat visar att den uppfyller de krav på tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den staten ställs på motsvarande verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dock ställa sådana icke-diskriminerande villkor som behövs för att säkerställa att verksamheten är säker.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter:

1) flygningar för bogsering av segelflygplan,
2) flygningar för fallskärmshoppning,
3) flygningar för övervakning av skogsbränder,
4) statlig eller militär luftfart,
5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,
2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,
3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,
4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa på högst 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat bruksflygtillstånd, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

9 §

Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och har anvisningar som gäller verksamheten.

10 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

En innehavare av ett drifttillstånd som avses i artikel 8.2 i EASA-förordningen ska förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap.

Behörigheter och utbildning för flygbesättningar

1 §

Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg

Bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygbesättningsförordningen*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter samt medicinsk lämplighet.

Piloter för fjärrstyrda luftfartyg ska ha certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.

Med avvikelse från 1 mom. behöver inte andra medlemmar av luftfartygets flygbesättning än luftfartygets befälhavare ha de certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver när det rör sig om skolflygningar eller kontrollflygningar för erhållande av sådana certifikat, behörigheter eller godkännanden.

2 §

Beviljande av persontillstånd för luftfart

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan ett tillstånd som avses i 1 § om sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, skicklighet, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för certifikatet i fråga. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka tillståndet. Ett medicinskt intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum som Trafiksäkerhetsverket godkänt.

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha det. En sökande kan anses vara olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

3) annars genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

I tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som behövs för upprätthållande av flygsäkerheten.

Med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter kan Trafiksäkerhetsverket ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

För att säkerställa flygsäkerheten får Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, meddela närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

3 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och bestämmelserna i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Ett medicinskt intyg beviljas för viss tid enligt de standarder och rekommendationer som avses i 1 mom., om det inte finns särskilda skäl att avvika från detta. För att ett medicinskt intyg ska beviljas och förnyas krävs det att personen godkänts vid en undersökning av en flygläkare.

4 §

Utländska tillstånd

Trafiksäkerhetsverket erkänner persontillstånd som beviljats utomlands och som krävs för en viss uppgift i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Trafiksäkerhetsverket kan godkänna ett tillstånd som beviljats utomlands om förutsättningarna enligt detta kapitel uppfylls.

5 §

Flygelev

En flygelev får flyga ensam endast när

1) flyginstruktören ger tillstånd till detta och övervakar flygningen,

2) flygeleven vid ensamflygningen av ett flygplan, en helikopter, en autogiro och ett luftskepp är 16 år gammal och vid ensamflygningen av ett segelflygplan och en ballong är 14 år gammal,

3) flygeleven har ett medicinskt intyg.

6 §

Utbildning för flygbesättning

Bestämmelser om flygundervisning och teoriundervisning för att förvärva tillstånd, kvalifikationer, behörigheter och godkännanden för flygbesättning på luftfartyg och hålla dem i kraft finns i EASA-förordningen och i flygbesättningsförordningen. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd för utbildning för flygbesättning (*utbildningstillstånd*). Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd till en sökande som har den organi-

sation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan utbildning som avses i 1 mom. utövas efter anmälan eller utan tillstånd, om motsvarande utbildningsverksamhet enligt Europeiska unionens lagstiftning får utövas efter anmälan eller utan tillstånd och om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om flygbesättning i fråga om

1) sådan utbildningsverksamhet enligt 2 mom. som får utövas efter anmälan,

2) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd,

3) materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används vid utbildningen,

4) drifthandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram för innehavare av flygutbildningstillstånd,

5) de uppgifter om utbildningen som ska lämnas till myndigheterna.

AVDELNING III

Service

1 kap.

Persontransporttjänster

4§

Försorg om luftfartyg, passagerare och gods

Luftfartygets befälhavare och besättning är skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda fartyget samt personer och gods ombord.

2 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

2 a §

Tillgång till tjänster på någon annans vägnar

En leverantör av mobilitets- och kombinationstjänster och en aktör som på dess vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem ska ge andra leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster tillgång till sina biljett- och betalningssystem via försäljningsgränssnittet och vid behov ge tillgång till systemen via någon annan elektronisk kanal, samt möjliggöra att de leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har rätt till tillgång, på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar, skaffar biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till användning av mobilitetstjänster med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto hos den som använder tjänsten.

Den som ger ut en biljett för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor ska ge leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster tillgång till tjänstesystemet via ett befintligt gränssnitt eller någon annan elektronisk kanal, och möjliggöra att de leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har rätt till tillgång, på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar, skaffar biljettprodukter eller andra pro-

dukter som berättigar till rabatter, ersättningar eller andra specialvillkor med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto hos den som använder tjänsten. Om den som för ett register i anslutning till grunderna för bestämmande av en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor är någon annan än den som ger ut biljetten, ska registerföraren och den som ger ut biljetten tillsammans se till att uppgifter om bestämningsgrunden är tillgängliga i den omfattning som behövs för att genomföra en kundhändelse på någon annans vägnar.

I samband med sådana kundhändelser på någon annans vägnar som avses i 1 och 2 mom. får personuppgifter endast behandlas i den omfattning som behövs för styrkande av någons identitet och för att genomföra kundhändelsen. Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag ska identiteten kunna styrkas på ett särskilt tillförlitligt sätt då tillgång till tjänster på någon annans vägnar grundas eller ändras väsentligt. Identiteten ska kunna styrkas också i samband med en kundhändelse på någon annans vägnar.

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor har rätt att enligt på förhand angivna kriterier och villkor bedöma tillförlitligheten hos en sådan leverantör av en mobilitets- eller kombinationstjänst som har rätt till tillgång. Tillgång till uppgifter får inte nekas, om den aktör som begär tillgång har ett tillstånd, ett godkännande, en auditering eller en certifiering för verksamheten i fråga som beviljats av en myndighet eller för motsvarande ändamål av en tredje part som myndigheten befullmäktigat, eller om det annars visas att verksamheten motsvarar en allmänt tillämpad standard eller allmänt accepterade villkor inom branschen. Den som nekas tillgång ska ges sakligt motiverade skäl till detta.

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt sådana i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor som endast erbjuder andra persontransporttjänster än sådana som en i IV avd. 1 kap. 3 och 4 § avsedd behörig myndighet upphandlar enligt denna lag eller upphandlingslagen eller som enheter inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster upphandlar enligt den lagen, får avvika från kravet i 1 mom. om det inte är tekniskt ändamålsenligt och ändamålsenligt att uppfylla det till följd av att företaget eller dess verksamhetsområde är litet.

En tjänsteleverantör som är skyldig att ge tillträde till ett gränssnitt enligt 1 eller 2 mom. och en leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som utnyttjar gränssnittet ska samarbeta för att möjliggöra de behövliga praktiska arrangemangen. Tillgången ska vara tillräckligt omfattande för att de som tillhandahåller mobilitets- och kombinationstjänster ska kunna tillhandahålla tjänster obehindrat och effektivt.

4 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 1, 2 och 2 a § och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 1, 2 och 2 a § ska se till att det kan ske utan att datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 2 a § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

3 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

2 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

— —

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 35 dagar och vid ett förfarande i två steg minst 30 dagar.

De tidsfrister för lämnande av anbud som avses i 3 mom. får förkortas med fem dagar om den behöriga myndigheten godkänner att anbud lämnas i elektronisk form på det sätt som avses i 62 § 1 mom. i upphandlingslagen.

Tidsfristerna enligt 3 mom. får förkortas om det i praktiken är omöjligt att iaktta tidsfristerna i dessa förfaranden till följd av en brådska som den behöriga myndigheten bestyrker på behörigt sätt. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden dock vara minst 15 dagar. Vid ett förfarande i två steg ska minst 15 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i två steg ska anbudstiden vara minst 10 dagar.

Anbudstiden vid öppet förfarande kan förkortas till minst 15 dagar och vid selektivt förfarande och förhandlat förfarande till minst 10 dagar, om den behöriga myndigheten har sänt en förhandsannons för publicering på det sätt som föreskrivs i 61 §.

8 §

Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet

— —

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska den behöriga myndigheten ingå ett i artikel 3.1 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om offentlig tjänsteupphandling. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i förordningen. Ett avtal om offentlig tjänsteupphandling kan ingås och beslutet verkställas tidigast 14 dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförfarandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid ingås också tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på den behöriga myndigheten är absolut nödvändigt. Väntetid behöver inte iakttas, om upphandlingskontraktet sluts med den trafikidkare som lämnat det enda godtagbara anbudet och det i anbudsförfarandet inte längre deltar andra anbudsgivare eller anbudssökande vars ställning kan påverkas av valet av avtalspart.

— —

11 §

Allmän trafikplikt inom luftfarten

Trafikverket beslutar om införande av sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 16 i flygtrafikförordningen. Trafikverket kan besluta om begränsningar enligt flygtrafikförordningen för en rutt som omfattas av allmän trafikplikt om det behövs för att säkerställa trafik på rutten i fråga.

4 kap

Offentligt stöd för trafiktjänster

1 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

— —

3) andra än trafikidkare för utveckling, planering och forskning som gäller transporttjänster.

— —

5 kap.

Förmedlings- och kombinationstjänster

1 §

Anmälningsplikt

Den som tillhandahåller en förmedlings- eller kombinationstjänst ska göra en anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket. I anmälan ska ingå en beskrivning av de tjänster som tillhandahålls samt tjänsteleverantörens kontaktuppgifter.

2 §

Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster

Utöver det som föreskrivs om passagerarrättigheter någon annanstans i lag ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster då avtalet sluts ge passagerarna information om vem de kan vända sig till under de olika skedena av resekedjan och efter varje skede, om tjänsten inte utförs i enlighet med den bekräftelse passageraren fått.

AVDELNING IV

Myndigheter och tillsyn

1 kap.

Myndigheternas verksamhet

2 §

Trafikverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

— —

Trafikverket gör den information och de undersökningar det får del av allmänt tillgängliga i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Den öppna informationen ska vara i sådan form att enskilda användare inte kan identifieras och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

4 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

— —

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av de kommuner som enligt grundavtalet hör till samkommunen.

— —

7 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

De behöriga myndigheter som avses i EU:s förordning om internationell busstrafik är Trafiksäkerhetsverket och den behöriga myndigheten i landskapet Åland. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i förordningen.

— —

8 §

Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

Kommunikationsministeriet begär av kommissionen ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt 4 punkten i den artikeln ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

9 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

— —

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag om behörigheten för konsumenttvistenämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) är konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket

1) behöriga myndigheter enligt artikel 28.1 och 28.3 i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport,

2) de organ som svarar för verkställigheten enligt artikel 16.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar samt om upphävande av förordningen (EES) nr 295/91,

3) de organ som avses i artikel 30.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2001 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

4) behöriga organ enligt artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,

Trafiksäkerhetsverket är det organ som svarar för verkställigheten enligt artikel 14.1 i Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Konsumentombudsmannen utövar allmän tillsyn över tillämpningen av de EU-förordningar om passagerares rättigheter som anges i 2 mom. i fråga om passagerare som är konsumenter. Trafiksäkerhetsverket utövar allmän tillsyn över tillämpningen av de förordningar som nämns i 2 och 3 mom. i fråga om affärsresenärer och resenärer med nedsatt rörlighet. Trafiksäker-

hetsverket är också behörigt att ge rekommendationer till avgöranden med anledning av besvär som baserar sig på EU:s förordningar om passagerares rättigheter i fråga om passagerare som inte är konsumenter eller som har funktionshinder eller nedsatt rörlighet. I Trafiksäkerhetsverkets förslag till avgörande får ändring inte sökas genom besvär.

Trafiksäkerhetsverket har dessutom behörighet att behandla besvär anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i avdelning III 1 kap., med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

13 §

Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för sådan tillfällig internationell persontransport med buss utomlands som baserar sig på ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat och beviljar på bilaterala avtal baserade tillstånd för rutter som överskrider riksgränserna samt tillstånd för godstransport.

15 §

Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, övervakningsutrustning inom vägtrafiken och arbetstid för förare som är egenföretagare

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, svarar Trafiksäkerhetsverket för myndighetsuppgifter enligt följande EU-förordningar och avtal:

1) färdskrivarförordningen,
2) kör- och vilotidsförordningen,
3) den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, nedan AETR-avtalet.

Polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna är tillsynsmyndigheter i fråga om de EU-förordningar och AETR-avtalet som avses i 1 mom.

Arbetarskyddsmyndigheten övervakar efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § som gäller förare som är egenföretagare.

16 §

Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik

Undervisnings- och kulturministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Försvarsmakten är behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Undervisnings- och kulturministeriet svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som ministeriet godkänt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. För ordnandet och övervakningen av prov inom den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt samt för utfärdande av intyg enligt 5 § 3 mom. svarar en arbetslivskommission som avses i 120 § 3 mom. 1 punkten i lagen om yrkesutbildning.

Trafiksäkerhetsverket svarar för tillsynen över den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som verket godkänt samt över ordnandet och övervakningen av prov som hör till utbildningen. Trafiksäkerhetsverket får ordna examination och övervakning av prov samt utfärda intyg i samband med förarexamensverksamheten eller fristående från den genom att beställa de behövliga tjänsterna med iakttagande av bestämmelserna om skötsel av förarexamensuppgiften som en serviceuppgift i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Verket

kan förena uppdraget att utöva tillsyn över ett utbildningscentrum med tjänster som avser examination och övervakning av prov.

Försvarsmakten får ordna och övervaka ett prov som avses i II avd. 3 kap. 7 §, om en i 10 § 1 mom. i det kapitlet avsedd enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning har varit utbildningscentrum.

En tillsynsmyndighet som avses i 2–4 mom. och företrädare för dem som utför uppgifter enligt avtal har rätt att för genomförande av tillsynen följa med undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. Myndigheternas företrädare har rätt att följa med prov för att säkerställa att de genomförs och förlöper på behörigt sätt. Ett utbildningscentrum ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan genomföras på behörigt sätt. Inspektioner får inte företas på platser som omfattas av hemfriden.

Närmare föreskrifter om ordnandet av tillsynen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

17 §

Behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Då verket fullgör sin uppgift ska det höra den delegation för sjömansärenden som avses i 13 kap. 23 § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) i ärenden som hör till dess behörighet.

Trafiksäkerhetsverket ska sända de meddelanden som förutsätts i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer och andra fördragsslutande parter i STCW-konventionen.

Närmare bestämmelser om de meddelanden som ska sändas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

18 §

Beviljande av vissa tillstånd som avses i flygbesättningsförordningen

En flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket utfärdar sådana medicinska intyg som avses i flygbesättningsförordningen.

Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum.

En godkänd flygläkare eller företagsläkare ska sända ett utlåtande över medicinsk lämplighet samt en kopia av ett intyg över medicinsk lämplighet eller en medicinsk rapport för kabinbesättning till Trafiksäkerhetsverket.

Kabinbesättningsintyg beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för uppgiften.

2 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

1 §

Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt

Trafiksäkerhetsverket har för fullgörandet av uppgifterna enligt denna lag och för övervakningen av efterlevnaden av lagen och av Europeiska unionens förordningar rätt att få tillträde

till lokaler och områden på driftsstället hos en tjänsteleverantör enligt denna lag, till fordon och lokaler som används i yrkesmässig trafik för att kunna genomföra kontroller. Rätten till tillträde gäller dock inte lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

— —

Trafiksäkerhetsverket kan ta hjälp av utomstående experter om det behöv för att genomföra tillsynen. En utomstående expert ska vara insatt i det delområde tillsynen gäller. Ansvaret för tillsynen kvarstår hos Trafiksäkerhetsverket. I ett avtal mellan Trafiksäkerhetsverket och experten avtalas det om uppgifternas innehåll och andra behövliga frågor för skötseln av uppgiften. Trafiksäkerhetsverket övervakar den utomstående experten då han eller hon fullgör sin uppgift. Verket ska säga upp avtalet med en expert som då han eller hon utför sin uppgift inte följer avtalet mellan verket och experten och andra direktiv som ges i samband med övervakningen eller annars underlåter att sköta uppgifterna på behörigt sätt eller agerar i strid med lagen.

En utomstående expert har rätt till en skälig ersättning av Trafiksäkerhetsverket för de uppgifter han eller hon utför.

2 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

— —

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som ansöker om eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person har innehaft ställning av organisationsanknuten person, som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag. Trafiksäkerhetsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt II avd. 1 kap. 14 §, en utövare av spårbunden stadstrafik enligt II avd. 6 kap., en utövare av anmälningspliktig verksamhet enligt II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 § och om en tillhandahållare av anmälningspliktig förmedlings- eller kombinationstjänst enligt III avd. 5 kap. 1 §. Rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

— —

3 §

Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

Om Trafiksäkerhetsverket har särskilda skäl att misstänka att innehavaren av ett persontillstånd inte uppfyller förutsättningarna för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet eller hälsotillstånd, kan verket förutsätta att innehavaren genom ett prov, en läkarundersökning eller någon annan undersökning visar att han eller hon fortfarande uppfyller förutsättningarna och inom utsatt tid lämnar in ett intyg eller en annan utredning över ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller en sådan annan undersökning till Trafiksäkerhetsverket.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd ska informera Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kommer till hans eller hennes kännedom som inverkar på hans eller hennes behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndsinnehavares behörighet påverkar innehavarens förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska innehavaren underrätta sin arbetsgivare om ändringarna i behörigheten. Den som söker ett persontillstånd är skyldig att informera en järnvägsläkare som avses i IV avd. 3 kap. 1–4 §, en järnvägspsykolog som avses i 2 § i det kapitlet, en sjömansläkare som avses i 3 § i det kapitlet, en flygläkare som avses i 4 § i det kapitlet, en företagsläkare eller Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kommit till sökandens kännedom och som inverkar på sökandens behörighet, i enlighet med hurdan bedömning av en läkare eller psykolog den behörighet som saken gäller förutsätter.

Den som söker eller innehar ett tillstånd svarar för avgifter och andra kostnader med anledning av granskningar, undersökningar och prov enligt 2 och 3 mom.

3 a §

Persontillstånd som förkommer eller förstörs

Ett körtillstånd för taxiförare enligt II avd. 3 kap. 1 §, ett yrkeskompetensbevis och en anteckning enligt 13 § i det kapitlet samt ett förarbevis enligt 7 kap. 3 § i den avdelningen utfärdas i ett originalexemplar. Trafiksäkerhetsverket kan ge ett dubblettexemplar av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts och begär ett dubblettexemplar.

Om ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. 3 § eller en persontillståndshandling för luftfart enligt II avd. 13 kap. 1 § förkommer, stjäls eller förstörs, ersätter Trafiksäkerhetsverket den med ett nytt dokument som motsvarar originaldokumentet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att persontillstånd har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av ursprungliga dokument.

4 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

— —

Vid tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § om arbetstider för förare som är egenföretagare iakttar arbetarskyddsmyndigheten lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

Polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten får till de behöriga myndigheterna i EES-länderna och i de stater som tillträtt AETR-överenskommelsen lämna ut information som framgår av färdskrivare, färdskrivarskivor eller förarkort samt eventuell annan information som behövs för att identifiera en förseelse, ett fordon eller ett fordons förare och förarens arbetsgivare samt sådan information om påföljder som påförts för en förseelse som de har rätt eller skyldighet att lämna ut enligt bestämmelser i EU-rätten eller till följd av internationella avtal som är bindande för Finland. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får dessutom lämna ut motsvarande uppgifter om misstänkta förseelser om en behörig myndighet i någon annan stat begär det för att utreda en förseelse som inträffat i den staten. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får också av sådana myndigheter i andra stater som nämns ovan begära motsvarande uppgifter för att utreda en förseelse som misstänks ha inträffat i Finland.

6 §

Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken

Om det finns sannolika skäl att misstänka att ett brott som nämns i VI avd. 2 kap. 6 § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen eller andra sådana bevishandlingar som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

Om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra, tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits. En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får också hindra föraren från att fortsätta köra, om föraren inte för tillsynsmyndigheten uppvisar de uppgifter som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen eller i artikel 12.1 i AETR-överenskommelsen.

Polisen får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i VI avd. 2 kap. 2 b §.

7 §

Ansvaret för den som utövar offentlig makt

På provbedömare enligt II avd. 3 kap. 11 §, examinatorer enligt 8 kap. 2 § och flygläkare och företagsläkare enligt 1 kap. 18 § i denna avdelning och på personer som avses i 1 § 3 mom. i detta kapitel och i 3 kap. 1–4 § i denna avdelning tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

3 kap.

Trafikläkarsystemet

1 §

Godkännande av järnvägsläkare

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en järnvägsläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för förare, om

1) sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) och har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter,

2) sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter, arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften samt de hälsokrav som gäller förare.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en järnvägsläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om kompetenskrav för järnvägsläkare och om upprätthållande av kompetensen.

2 §

Godkännande av järnvägspsykologer

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en järnvägspsykolog för att utföra psykologiska personbedömningar för förare, om

1) sökanden är legitimerad psykolog enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården,

2) sökanden har tillräcklig kännedom om arbets- och organisationspsykologi och psykologiska personbedömningar,

3) sökanden är förtrogen med bedömning av de psykiska egenskaper som krävs i uppgiften som förare och har praktisk erfarenhet av att bedöma psykiska egenskaper,

4) sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter samt med arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften samt de psykiska krav som gäller förare.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en järnvägspsykolog som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om behörighetskrav för järnvägspsykologer och om upprätthållande av kompetensen.

3 §

Godkännande av sjömansläkare

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en sjömansläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för fartygspersonal, om

1) sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården och har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter,

2) sökanden i Finland har genomgått en utbildning i arbetsförhållandena och hälsokraven inom sjöfartssektorn.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en sjömansläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om behörighetskrav för sjömansläkare och om upprätthållande av kompetensen samt om blankettmodeller för läkarintyg för fartygspersonal.

4 §

Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum

Trafiksäkerhetsverket godkännerflygläkare och flygmedicinska centrum med iakttagande av flygbesättningsförordningen.

5§

Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet

En läkare eller ett flygmedicinskt centrum som avses i 1, 3 och 4 § som utfört en undersökning på en person som söker eller innehar ett persontillstånd samt en psykolog som avses i 2 § som har utfört en personbedömning ska trots sekretessbestämmelserna på begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kan inverka på beviljandet eller ikrafthållandet av tillståndet.

En instans som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan anmodan underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet.

Också en sådan yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom social- och hälsovården ska trots sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett persontill-

stånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet. Han eller hon ska utan ogrundat dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den berörda personens hälsotillstånd utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten. Innan anmälan görs ska den som söker eller innehar tillståndet informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på hans eller hennes prestationsförmåga.

I en anmälan enligt 3 mom. får endast följande uppgifter ges:

1) att den person som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de medicinska eller psykologiska förutsättningarna för tillståndet i fråga, och

2) vilka åtgärder som föreslås för att närmare utreda hälsotillståndet eller dess inverkan på prestationsförmågan.

4 kap

Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter till andra aktörer

1 §

Överföring av uppgifter

Trafiksäkerhetsverket får i egenskap av tillstånds-, register- och tillsynsmyndighet för transportsektorn överföra assisterande uppgifter som stöder verkets egen verksamhet eller andra sådana förvaltningsuppgifter som särskilt anges nedan till en privat eller offentlig tjänsteleverantör.

Uppgifterna får kombineras med andra tjänster som Trafiksäkerhetsverket upphandlar.

På tjänsteupphandlingar tillämpas upphandlingslagen, om endast en del av tjänsteleverantörerna kan ge anbud på en viss tjänst.

2 §

Allmänna bestämmelser

På personer som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter enligt detta kapitel tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Tjänsteleverantörer eller personer i deras tjänst får inte för utomstående yppa sådan konfidentiell information som kommit till deras kännedom då de skött uppgifter enligt detta kapitel.

Trafiksäkerhetsverket för en förteckning över sådana tjänsteleverantörer som avses i detta kapitel.

Bestämmelser om grunderna för fastställande av avgifter finns i lagen om grunder för avgifter till staten (150/1992).

3 §

Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan överföra följande assisterande uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet:

1) mottagande av ansökningshandlingar och registeranmälningar,

2) införande av uppgifter i register,

3) sändande av dokument för digitalisering och arkivering till Trafiksäkerhetsverket,

4) produktion av intyg, dokument och identifieringstecken och utlämnande av dem till kunder samt mottagande av kort och tillstånd som returneras,

5) uppbärande av avgifter i anslutning till uppgifterna och förmedling av dem till Trafiksäkerhetsverket,
6) rådgivning och förmedling av information i samband med ansökningsförfaranden och registerföring,
7) andra motsvarande tekniska uppgifter.
En tjänsteleverantör får inte behandla sådana ansökningar eller registeranmälningar som förutsätter en bedömning av förutsättningarna för registrering eller tillstånd, inte heller slutligt avförande av ett trafikmedel ur ett register, utan de ska överföras för att avgöras av Trafiksäkerhetsverket.
Trafiksäkerhetsverket får såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av yrkeskompetens överföra examination och övervakning av prov för bedömning av yrkeskompetens samt utfärdande av betyg.
Trafiksäkerhetsverket får överföra sådant beviljande av förar- och företagskort enligt färdskrivarförordningen som ska anses ha karaktär av distribution.
Trafiksäkerhetsverket får överföra följande uppgifter som har samband med konstaterande av kompetens inom luftfarten och som avses i II avd. 13 kap. 2 §:
1) examination och godkännande av språkprov,
2) bedömning och godkännande av kontrollflygares kompetens.

4 §

Krav på tjänsteleverantörer

En tjänsteleverantör ska vara tillförlitlig, ha rätt att utöva näring i Finland och ha den tekniska, finansiella, yrkesmässiga och verksamhetsmässiga beredskap uppgiften kräver samt personal enligt vad som föreskrivs särskilt.
En sådan tjänsteleverantör kan inte anses vara tillförlitlig som är försatt i näringsförbud eller under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff eller under de tre senaste åren till bötesstraff för ett allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller arbetsförhållanden, utövande av näring, bokföring eller skuldförhållanden eller som under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för något annat allvarligt brott som kan antas inverka på tillförlitligheten eller visa på uppenbar olämplighet för sådana uppgifter som avses i detta kapitel. Bedömningen av en tjänsteleverantörs tillförlitlighet gäller personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför sådana uppgifter som avses i detta kapitel.
De som beviljar färdskrivarkort eller deras anställda eller andra som står i ett beroendeförhållande till dem får inte utföra sådana transporter på vilka färdskrivarförordningen tillämpas och får inte heller kommersiellt, finansiellt eller annars stå i beroendeförhållande till ett företag som utför sådana transporter eller till en sammanslutning, stiftelse eller offentligrättslig inrättning som bedriver sådan verksamhet.
På tjänsteleverantörer och deras personal tillämpas inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen då de utför sådana registreringsuppgifter som avses i 2 §.

5 §

Avtal med tjänsteleverantörer

Utöver vad som föreskrivs i artikel 28.3 i 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), nedan *Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning*, ska det i ett avtal med en tjänsteleverantör åtminstone avtalas om

1) andra uppgifter för tjänsteleverantören än hantering av personuppgifter,
2) avtalsperioden, inledande av verksamheten och avtalets upphörande under pågående avtalsperiod,
3) tjänsteleverantörens verksamhetsområde och verksamhetsställen samt betjäningstider,
4) metoder för att trygga tillräcklig yrkeskunskap för dem som utför uppgifterna,
5) förvaring och arkivering av dokument i samband med verksamheten,
6) debitering och redovisning av avgifter,
7) vilka krav tillsynen ställer på tjänsteleverantören samt påföljder om brister eller försummelser konstateras,
8) tjänsteleverantörens skyldighet att anmäla om sådana ändringar i skötseln av uppgifterna som kan inverka väsentligt på en adekvat skötsel av uppgifterna,
9) den ersättning Trafiksäkerhetsverket ska betala till tjänsteleverantören.

Trafiksäkerhetsverket får säga upp eller häva avtalet om tjänsteleverantören inte längre uppfyller de allmänna kraven för det eller om tjänsteleverantören väsentligt åsidosätter fullgörandet av de uppgifter man kommit överens om i avtalet eller annars bryter mot avtalet eller väsentligen eller upprepade gånger handlar lagstridigt.

Tjänsteleverantören ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om sådana ändringar i sin verksamhet som kan inverka väsentligt på skötseln av de uppgifter som anförtrotts tjänsteleverantören.

6 §

Andra uppgifter som får överföras

Utöver vad som föreskrivs i detta kapitel får Trafiksäkerhetsverket överföra uppgifter som gäller första certifiering av eller fortlöpande tillsyn över personer eller organisationer till behöriga organ, med iakttagande av vad som föreskrivs i EASA-förordningen och i kommissionens förordningar som antagits med stöd av den.

7 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över tjänsteproducenternas verksamhet. Verket har rätt att för tillsynsändamål företa inspektioner i en tjänsteleverantörs lokaler och att trots sekretessbestämmelserna få information om dokument som har samband med tjänsteuppgiften. Tillsynen får inte omfatta lokaler som används för permanent boende. Vid inspektion av lokaler tillämpas 39 § i förvaltningslagen.

AVDELNING V

Trafik- och transportregistret

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Registrets innehåll och syfte

Trafiksäkerhetsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

1) tillstånd för verksamhetsutövare och om anmälningspliktig verksamhet,

2) fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägs- och spårvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem (*trafikmedel*),

3) persontillstånd.

Trafik- och transportregistret förs i syfte att bevilja och utöva tillsyn över tillstånd och andra rättigheter som gäller transporter, förbättra trafiksäkerheten, identifiera trafikmedel och beskattning och inteckningar som gäller dem, minska miljöpåverkan, utveckla mobilitetstjänsterna och utnyttjandet av dem, möjliggöra forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, främja tjänster som baserar sig på hantering av en persons egna uppgifter (*egna data*), producera myndighetstjänster inom transportsektorn samt uppfylla internationella förpliktelser.

Trafiksäkerhetsverket får utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter.

Statens ämbetsverk på Åland för ett register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.

2 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt till information

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Trafiksäkerhetsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av dem som söker eller innehar tillstånd enligt. 1 § 1 och 3 punkten, av dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel.

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Trafiksäkerhetsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av

1) tillverkare och importör av trafikmedel och motorer för dem samt deras företrädare,

2) läroinrättning, utbildare och examinator,

3) läkare och psykologer samt sammanslutning och inrättning som bedriver hälso- och sjukvård,

4) dem som tillverkar och behandlar certifikat och kort,

5) dem som bedriver järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland,

6) dem som utför registreringsuppgifter, bedriver besiktningsverksamhet, beviljar enskilda godkännanden samt annan som slutit avtal med Trafiksäkerhetsverket,

7) trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolag,

8) redare och rederi.

Utöver vad som föreskrivs i IV avd. 2 kap. 2 § 3 mom. har Trafiksäkerhetsverket rätt att av andra myndigheter och instanser som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av verkets uppgifter som registeransvarig enligt den nationella lagstiftningen och EU:s lagstiftning. Rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret.

Rätten till information gäller också uppgifter ur straffregistret och bötesregistret om påföljder som vunnit laga kraft och som i Finland påförts en innehavare av ett inhemskt eller utländskt gemenskapstillstånd för gods- eller persontransporter eller föraren av ett fordon som tillståndsinnehavaren innehar, för att möjliggöra internationellt informationsutbyte enligt vad som föreskrivs om detta i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att få sådan information som avses i 1–4 mom. trots sekretessbestämmelserna. Uppgifterna ska lämnas ut avgiftsfritt med hjälp av ett gränssnitt eller annars i elektronisk form enligt vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Uppgifterna ska sändas utan ogrundat dröjsmål.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om sändandet av uppgifter.

3 §

Ändringar i registeruppgifterna

En instans som avses i 2 § 1 och 2 mom. ska utan dröjsmål göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som införts i registret samt om upphörande av verksamheten, om det inte med stöd av en bestämmelse i någon annan lag har föreskrivits om skyldighet att göra anmälan om saken. Trafiksäkerhetsverket ska ordna möjlighet att sända uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på eget initiativ föra in uppgifter som saknas i registret samt att rätta felaktiga uppgifter. Om felet beror på en åtgärd hos den anmälningsskyldige, har Trafiksäkerhetsverket rätt att ta ut kostnaderna för att korrigera felet hos den anmälningsskyldige.

2 kap.

Uppgifter i registret

1 §

Allmänna uppgifter som förs in i registret

I fråga om fysiska personer får i registret föras in uppgift om
1) namn samt personsignum eller födelsetid, om personsignum saknas,
2) kön,
3) födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet,
4) adress- och andra kontaktuppgifter,
5) hemkommun,
6) modersmål och ärendespråk,
7) en persons död,
8) fotografi och namnteckningsprov,
9) företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare.

I fråga om juridiska personer får i registret föras in uppgift om
1) namn, hjälpfirma samt företags- och organisationsnummer,
2) hemort,
3) adress- och andra kontaktuppgifter,
4) ärendespråk,
5) verkställande direktören, ansvariga bolagsmän och ägarförhållanden, ansvarspersoner i övriga sammanslutningar samt deras identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter.

I registret får dessutom i fråga om fysiska personer, juridiska personer och trafikmedel föras in för användningsändamålet nödvändiga uppgifter om
1) försäkringar,
2) lagstadgade avgifter och skatter och betalningen av dem,
3) inteckningar,
4) konkurs, skuldsanering, företagssanering, utsökning, beslag och kvarstad,
5) fullmakter,
6) kortuppgifter från övervakningsutrustning i vägtrafiken,
7) sjömansbefattningar för personer som arbetar på finska fartyg,
8) parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.

I registret får sådana uppgifter om begångna brott och straff för dem, körförbud och andra motsvarande påföljder, om påföljder som Trafiksäkerhetsverket påfört på grund av sin tillsynsuppgift föras in som är nödvändiga för fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgifter samt andra uppgifter relaterad till tillsynuppgift.

De uppgifter som avses i 1–4 mom. ska med undantag av identifieringsuppgifter inte föras in, om de är tillgängliga i realtid i någon annan myndighets register, såvida det inte av tekniska skäl är ändamålsenligt att föra in uppgifterna.

Trafiksäkerhetsverket får föra in de uppgifter i registret som verket fått del av med stöd av sin rätt till information enligt 1 kap. 2 §.

2 §

Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får i fråga om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet föras in

1) uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd, tillståndens innehåll och tillståndsvillkoren, tillståndens nummer, giltighetstid samt ändringar i tillstånd,
2) uppgifter om ansökningar om tillstånd och behandlingen av dem,
3) uppgifter om anmälningspliktig verksamhet samt uppgifter gällande behandling av anmälning,
4) uppgifter som hänger samman med beviljande av tillstånd och anmälningspliktig verksamhet införande av registeranteckningar samt bedömning av anseende och tillförlitlighet,
5) uppgifter om huruvida ett företag har ansetts vara ett riskföretag enligt II avd. 1 kap. 11 §,
6) uppgifter om anmälningar om avvikelser.

3 §

Uppgifter om trafikmedel

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får i fråga om trafikmedel i registret föras in

1) uppgifter av teknisk och kommersiell art,
2) registerbeteckning och andra uppgifter om identifiering och numrering,
3) uppgift om hemort och användningsområde,
4) konstruktionsuppgifter,
5) historiska uppgifter,
6) uppgifter om godkännande, besiktning och klassificering samt andra tekniska granskningar,
7) uppgift om myndighetsinspektioner,
8) uppgift om ägare, innehavare, användare och övriga registreringsuppgifter,
9) uppgifter om tagande i och ur bruk samt om temporärt bruk,
10) uppgifter om användningsändamål och innehav,
11) uppgifter om användningsbegränsning och användningsförbud,
12) uppgifter om underhåll och motsvarande uppgifter,
13) uppgifter om olovligt ibruktagande.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om tekniska uppgifter som ska föras in i fråga om trafikmedel.

4 §

Uppgifter om persontillstånd

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får om persontillstånd föras in i registret
1) uppgift om beviljade och återkallade tillstånd, villkor och dispens i samband med dem, identifieringsuppgifter, giltighetstid, ändringar samt uppgifter om ansökningar om tillstånd som avslagits,
2) uppgift om vem som beviljat tillståndet och i vilken stat,
3) uppgifter om ansökningar om tillstånd, behörigheter, godkännanden eller kompetenser och behandlingen av dem, om utbildning och erfarenhet samt om prov och bedömningar,
4) uppgift om den språkkunskap som behövs,
5) uppgifter om hälsotillstånd och om undersökningar av läkare och psykologer,
6) uppgifter om beviljande av sådana kort, brev och intyg som motsvarar tillstånd, behörigheter, godkännanden och kompetenser samt om att de återkallats, förkommit eller förstörts,
7) andra uppgifter som enligt Europeiska unionens lagstiftning och internationella fördrag ska föras in i en trafikmyndighets register.

5 §

Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel

Trafiksäkerhetsverket får för viss tid förbjuda att ett trafikmedels registeruppgifter ändras och göra en anteckning om det i registret, om verket får kännedom om en uppenbar oklarhet i fråga om äganderätten till trafikmedlet eller i fråga om dess identifieringsuppgifter.

6 §

Förvaring och avförande av uppgifter

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser eller av lag, ska uppgifter som förts in i registret avföras enligt följande:
1) uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare sex år efter att tillståndet återkallats eller upphört,
2) personuppgifter som hänger samman med ett trafikmedel tio år efter att trafikmedlet slutligt har avförts ur registret,
3) uppgifter om persontillstånd sedan en personuppgift har blivit obehövlig med tanke på användningsändamålet, dock senast tio år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut,
4) med avvikelse från 3 punkten uppgifter om behörighet i järnvägstrafiken 10 år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut,
5) med avvikelse från 3 punkten uppgifter om sjömäns sjötjänstgöring, utbildning och kompetenser 70 år efter att de registrerats,
6) personuppgifter senast 10 år efter personens död, om inte uppgifterna redan avförts på någon annan grund,
7) uppgifter om brott och om brottspåföljder genast då de har blivit obehövliga eller senast tio år efter att beslutet har vunnit laga kraft,
8) en uppgift som konstaterats vara felaktig eller felaktigt införd fem år efter att felet upptäcktes, om uppgiften behöver bevaras för att trygga den registrerades, någon annan parts eller den registeransvariges rättigheter,
9) ett verksamhetsförbud som meddelats den registrerade eller en uppgift om någon annan administrativ åtgärd som Trafiksäkerhetsverket eller polisen vidtagit tio år efter att beslutet vunnit laga kraft,
10) uppgifter om den registrerades hälsotillstånd sedan uppgiften har blivit obehövlig med tanke på användningsändamålet.
Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska uppgifter om trafikmedel bevaras bestående.

Trots det som i denna paragraf föreskrivs om avförande av uppgifter får en uppgift lämnas kvar i registret om den är nödvändig för skötseln av den registeransvariges uppgifter.

3 kap.

Utlämnande av uppgifter

1 §

Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter

Trafiksäkerhetsverket beslutar om utlämnande av uppgifter.

Uppgifter kan lämnas ut via ett gränssnitt eller en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter eller annars elektroniskt.

2 §

Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt

Följande uppgifter är allmänt tillgängliga:

1) uppgifter om identifieringsnummer för befintliga tillstånd för verksamhetsutövare och om tillståndsinnehavarens namn, kontaktuppgifter för verksamheten samt motsvarande uppgifter om anmälningspliktig verksamhet,

2) de uppgifter som förts in i registret så att uppgifterna inte kan kopplas till någon fysisk eller juridisk person.

Trafiksäkerhetsverket ska se till att de uppgifter som avses i 1 mom. är uppdaterade och tillgängliga i sådan maskinläsbar form att de är lätta att bearbeta via en anslutning som skapas i datasystemet, så att de kan användas fritt.

3 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall

Var och en har rätt att i enskilda fall få följande uppgifter:

1) på basis av företags- och organisationsnummer uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av verksamhetstillstånd samt tillståndets nummer och giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och släktnamn, personsignum eller någon annan identifieringsuppgift uppgift om namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer och giltighetstid,

2) på basis av den beteckning som identifierar ett trafikmedel uppgift om trafikmedlet samt dess ägares och innehavares, användares och deras företrädares namn samt adress och andra kontaktuppgifter samt uppgift om besiktning, beskattning, inteckningar och försäkringstagare,

3) på basis av för- och släktnamn, personsignum eller något annat identifierande element uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighetstid och omfattning.

Med stöd av 1 mom. 2 punkten får också uppgifter om ett trafikmedels tidigare ägare eller innehavare lämnas ut i begränsad omfattning.

4 §

Utlämnande av offentliga uppgifter för ändamål som har samband med transporter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Trafiksäkerhetsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 3 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:

1) för tillhandahållande och utveckling av transporttjänster,

2) för enkäter och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt andra adress- och datatjänster,

3) för uppdatering av kontaktuppgifter och uppgifter om trafikmedel i kundregister,

4) för andra motsvarande ändamål som den registeransvarige godkänner.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifter får överlåtas vidare eller i övrigt lämnas ut till utomstående endast om det föreskrivs om detta i lag, om överlåtelsen baserar sig på en förpliktelse i ett internationellt fördrag som är bindande för Finland eller på Europeiska unionens lagstiftning eller om Trafiksäkerhetsverket har gett tillstånd till det.

5 §

Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall lämna ut uppgifter som förts in i trafik- och transportregistret för sådan utvecklings- och innovationsverksamhet som syftar till att utveckla och tillhandahålla transportsystem och transporttjänster, öka medvetenheten om och förståelsen för transportsystem och transporttjänster samt förbättra trafiksäkerheten och främja uppnåendet av miljömålen för trafiken. Konfidentiella uppgifter får endast ges ut med den registrerades samtycke eller i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer. Uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått från straffregistret eller bötesregistret får endast ges ut i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer.

Trafiksäkerhetsverket får ge tillstånd till sådan behandling av uppgifter i registret som utförs helt maskinellt, om slutresultatet endast innehåller sådana uppgifter som inte kan kopplas till enskilda personer. Under behandlingen får uppgifterna inte lagras annat än temporärt.

Till Trafiksäkerhetsverket ska sändas en tillräcklig utredning, utifrån vilken verket kan förvissa sig om att de uppgifter som begärs behövs för ändamålet, att uppgifterna behandlas säkert och att sökanden är tillförlitlig.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifterna ska utplånas genast då de inte längre behövs för ändamålet. Uppgifterna får inte överlåtas vidare.

6 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att till andra myndigheter och till andra som sköter lagstadgade uppgifter lämna ut sådana uppgifter ur registret som är nödvändiga för skötseln av deras uppgifter. Trafiksäkerhetsverket får dock inte lämna ut sådana konfidentiella uppgifter som det fått från straffregistret eller bötesregistret, om inte något annat föreskrivs i lag.

Trafiksäkerhetsverket får lämna ut uppgifter 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. När personuppgifter överlåts utanför EES-området ska förutsättningarna enligt kapitel V i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning uppfyllas. En annan myndighet som fått uppgifter ur trafik- och transportregistret får överlåta uppgifterna vidare om samma förutsättningar uppfylls.

Dessutom får Trafiksäkerhetsverket överlåta ett fotografi och ett namnteckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i IV avd. 4 kap.

7 §

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter

Fysiska personer har rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 2, 4 och 5 §. Fysiska personer har också rätt att förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 3 §.

Juridiska personer har rätt att förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut för ändamål enligt 5 §.

Bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster. När spärrmarkeringar överförs till trafik- och transportregistret, ska begränsningen för utlämnande av uppgifter utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn.

Förbud mot utlämnande enligt 1–2 mom. eller en sådan spärrmarkering som avses i 3 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till myndigheter eller till dem som sköter lagstadgade uppgifter.

När Trafiksäkerhetsverket lämnar ut uppgifter som omfattas av en begränsning enligt 3 mom., ska mottagaren samtidigt underrättas om begränsningen samt om begränsningar som gäller användning av och skydd för uppgifterna.

8 §

Hantering av egna uppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska bereda möjlighet för en registrerad att hämta egna uppgifter och kopiera dem till ett annat dataregister i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Detta gäller inte sådana konfidentiella uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har fått från straffregistret eller bötesregistret och inte heller uppgifter om tillsyn eller påföljder.

AVDELNING VI

Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

1 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 2 § 2–5 mom. och 2 c § gäller dock inte yrkeskompetensbevis enligt II avd. 3 kap. 13 § i denna lag eller anteckningar om yrkeskompetens.

— —

2 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd

Tillståndshavaren kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet har avbrutits eller upphört. Trafiksäkerhetsverket återkallar tillståndet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Trafiksäkerhetsverket kan ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller mot bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller verksamhet som regleras i denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak finns grundad anledning att misstänka att tillståndsinnehavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller utöva den verksamhet tillståndet avser på ett säkert sätt.

Trafiksäkerhetsverket får dessutom för viss tid eller helt återkalla behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iaktta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

Ett tillstånd kan återkallas endast om inte någon annan åtgärd kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande enligt 2 mom. 2 punkten eller 3 mom. ska fastställas för en viss tid som står i proportion till förseelsens allvarlighetsgrad eller tillsvidare.

I de fall som avses i 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket omedelbart beslagta en tillståndshandling för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

2 a §

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

När Trafiksäkerhetsverket överväger att återkalla ett järnvägsföretags koncession för att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet eller för att koncessionshavaren trots verkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik, ska verket ge koncessionshavaren möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig, eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska verket återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som Trafiksäkerhetsverket konstaterar att en i 1 mom. avsedd koncessionshavare inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om återkallade koncessioner. Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker en i 1 mom. avsedd brist i en koncession som beviljats i en annan stat i Europeiska unionen, ska verket omedelbart underrätta den behöriga myndigheten i den berörda staten om detta.

När Trafiksäkerhetsverket återkallar en lokförares tillstånd, ska lokföraren och den järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som verket känner till utan dröjsmål underrättas om beslutet.

Om en behörig myndighet i en annan EES-stat har begärt att Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett tillstånd för en lokförare som Trafiksäkerhetsverket har beviljat eller genomföra kompletterande kontroller, ska verket avgöra ärendet inom fyra veckor och underrätta den behöriga myndighet som gjort begäran, Europeiska kommissionen och de behöriga myndigheterna i övriga EES-länder om sitt beslut.

Om Trafiksäkerhetsverket har återkallat en förares tillstånd ska verket informera om förfarandet för att återfå tillståndet.

2 b §

Återkallande av färdskrivarkort

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett färdskrivarkort.

Verkstadskort och kontrollkort kan återkallas, om kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av kortet och felen eller bristerna inte korrigeras inom utsatt tid. Ett kort kan också återkallas om kortet används i strid med det användningsändamål som föreskrivs för kortet.

Förarkort återkallas med iakttagande av artikel 26.7 i färdskrivarförordningen.

Företagskort kan återkallas, om

1) kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av företagskort och felen eller bristerna inte korrigeras inom utsatt tid.

2) det kort som företaget innehar har erhållits på basis av oriktiga uppgifter eller förfalskade dokument, eller

3) företaget har använt ett annat företags kort i avsikt att försvåra övervakningen av kör- och vilotider.

2 c §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndsinnehavare och till den ansvarsperson för tillståndsinnehavaren som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 2 § 2 mom. underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om skötseln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälningspliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. En varning ska ges om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och den antecknas i registret.

3 a §

Förfarande i fråga om ett godkännande som beviljats av undervisnings- och kulturministeriet för ett utbildningscentrum som erbjuder utbildning för grundläggande yrkeskompetens

Om ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet har godkänt enligt II avd. 3 kap. 10 § inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande, de regler som gäller ut-

bildningen inte iakttas eller utbildningen inte sköts i enlighet med villkoren för godkännandet eller annars inte sköts på behörigt sätt, kan utbildningscentrumet ges en anmärkning eller en skriftlig varning. Om olägenheterna inte undanröjs inom en tidsfrist som sätts ut av den myndighet som har godkänt utbildningscentrumet, ska godkännandet återkallas. En övervakare ska omedelbart underrätta den myndighet som har fattat beslutet om godkännande om brister och försummelser som upptäcks vid översynen så att myndigheten kan vidta behövliga åtgärder.

3 b §

Förfarande i fråga om ett förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat

Om en förare som avses i II avd. 7 kap. vars förarbevis har beviljats i en annan EES-stat inte uppfyller förutsättningarna för förarbevis enligt lokförardirektivet, ska Trafiksäkerhetsverket begära att den behöriga myndigheten i EES-staten i fråga återkallar förarbeviset eller utför kompletterade kontroller. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

Om verket i enlighet med 1 mom. har begärt att en behörig myndighet ska återkalla ett förarbevis eller genomföra kompletterande kontroller, men den behöriga myndighetens beslut saknar saklig grund, ska verket begära Europeiska kommissionens utlåtande om beslutet och begära att kommissionen vid behov vidtar korrigerande åtgärder.

3 c §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Trafiksäkerhetsverket får förbjuda en lokförare som avses i II avd. 7 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tillsvidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av II avd. 7 kap. 13 § 3 mom.

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-länders behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdat.

Om Trafiksäkerhetsverket på det sätt som avses i 3 b § 2 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i 2 § 2 och 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

3 d §

Förfarande vid misstanke om fylleri i sjötrafik

Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen ska frånta innehavaren ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. som Trafiksäkerhetsverket har utfärdat, om det finns skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen, och utan dröjsmål ge in det till Trafiksäkerhetsverket, som utan dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.

Ett återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 1 mom. gäller till dess domstolen med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen (674/1994) har avgjort ärendet.

3 e §

När ett trafiktillstånd förfaller

Ett trafiktillstånd enligt II avd. 12 kap. 5 § förfaller, om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i sitt trafiktillstånd.

3 f §

Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat

Om inte något annat föreskrivs i någon annan lag eller följer av någon internationell förpliktelse, får Trafiksäkerhetsverket underrätta en behörig myndighet i en annan stat om verket har skäl att misstänka att innehavaren av ett tillstånd som den andra staten har beviljat för en verksamhet enligt denna lag inte längre uppfyller villkoren för tillståndet.

3 g §

Återkallande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen

Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som har utfärdats i en annan stat än en EES-stat inte längre uppfyller kraven i STCW-konventionen, ska verket utan dröjsmål underrätta Europeiska kommissionen om detta.

Ett erkännande av ett behörighetsbrev och ett kompetensbevis får återkallas i enlighet med artikel 20 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

5 §

Begäran om omprövning

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 6 och 7 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Trafiksäkerhetsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt utbildningscentrum som avses i II avd. 3 kap. 10 §, en examinator som avses i 8 kap. 2 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 11 kap. 1 § och en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 13 kap. 6 § i den avdelningen, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare och en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i IV avd. 1 kap. 18 § samt av en järnvägsläkare som avses i 3 kap. 1 §, en psykolog som avses i 3 kap. 2 § och en sjömansläkare som aves i 3 kap. 3 § i den avdelningen.

En förare i järnvägstrafiken får hos Trafiksäkerhetsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en begäran om omprövning av ett sådant beslut om beviljande av ett kompletterande intyg som avses i II avd. 7 kap. 11 § 2 mom. har förkastats eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av en tjänsteleverantörs beslut enligt IV avd. 4 kap. 1 § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket.

Ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

6 §

Besvär hos förvaltningsdomstolen

Följande beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen:

1) återkrav av ersättning enligt III avd. 4 kap. 3 §,
2) återkallande av tillstånd enligt 2 §,
3) vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 4 §,
4) beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare,
5) undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum,
6) polisens beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis.

Beslut enligt denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, inklusive beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om tvångsavbrytande som fattats för att säkerställa efterlevnaden av de förordningar som avses i IV avd. 1 kap. 9 § 2 mom., får verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

På sökande av ändring i ett beslut av ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt tillämpas 12 kap. i lagen om yrkesutbildning.

7 §

Besvär hos marknadsdomstolen

Ett beslut av regleringsorganet i ett ärende enligt II avd. 8 kap. 5 § 2 mom. får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

8 §

Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Ett beslut av marknadsdomstolen som avses i 7 § får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

9 §

Besvär i upphandlingsärenden

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Mark-

nadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

10 §

Anvisning om ändringssökande

Om ett persontillstånd beviljats i enlighet med ansökan, ges sökanden inget annat beslut och ingen anvisning om ändringssökande.

2 kap.

Straffbestämmelser

1 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller transporttillstånd för internationell trafik, gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik,
2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i IV avd. 1 kap. 13 § i denna lag utan tillstånd som förutsätts i avtalen,
3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 5 kap. uppfylls,
4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 6 kap. uppfylls,
5) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller operativ licens enligt II avd. 12 kap. 2 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens, ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

3 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) är verksam som taxiförare utan körtillstånd enligt II avd. 3 kap. 1 §,
2) överlåter ett fordon för framförande i strid med bestämmelserna i III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten,
3) bryter mot bestämmelsen i II avd. 3 kap. 3 § 1 mom. om yrkeskompetens som krävs av förare eller mot bestämmelsen om framförande av fordon i 5 §,

4) bryter mot skyldigheten enligt IV avd. 2 kap. 3 § 2 mom. för den som sökt eller innehar ett tillstånd att anmäla om omständigheter som inverkar på behörigheten,

ska för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* dömas till böter.

Till böter för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot bestämmelserna om behörighetskrav i II avd. 10 kap. 3–9 §,

2) bryter mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare i II avd. 10 kap. 10 §, eller

3) åsidosätter skyldigheten att förvara och visa upp behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. 18 §.

4 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt II avd. 3 kap. 6, 7 eller 9 § utan ett godkännande enligt 10 § i det kapitlet,

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt II avd. 11 kap. utan godkännande enligt 1 och 3 § i det kapitlet eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

3) bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet utan utbildningstillstånd enligt II avd. 13 kap. 6 § eller EASA-förordningen eller underlåter att meddela om utbildningsverksamheten,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

5 §

Olovlig specialluftfart

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialluftfart som avses i II avd. 12 kap. 8 § eller i förordning av luftfart utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig specialluftfart* dömas till böter.

6 §

Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

1) kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen

2) AETR-överenskommelsen eller

3) II avd. 4 kap. 5 §, ska för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i II avd. 4 kap. 7 §, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skyldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10, eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1.1 eller 37.1.2 i färd-

skrivarförordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i II avd. 4 kap. 5 eller 6 § i denna lag.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i II avd. 7 kap. 6 och 8 § samt III avd. 2 kap. 2 a och 4 § träder i kraft den 20 .

Bestämmelser om ikraftträdandet av II avd. 12 kap. 9 § och 13 kap. 1 § 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom denna lag upphävs

1) lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000),
2) lagen om fordonstrafikregistret (541/2003),
3) lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort (629/2004),
4) lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007),
5) lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009),
6) lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009); lagens 19–20 § tillämpas dock till och med den 31 december 2018,
7) lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare(349/2013),
8) lagen om registrering av fordon (175/2015).

Taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik (217/2007) som är i kraft vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft, men de ska förnyas och bytas ut till taxitrafiktillstånd enligt denna lag enligt följande:

1) tillstånd som beviljats 2008 och dessförinnan senast 2029,
2) tillstånd som beviljats 2009 och 2010 senast 2030,
3) tillstånd som beviljats mellan den 1 januari 2011 och den 30 juni 2018 senast 2031.

Tillstånd, godkännanden, registeranmälningar, förbud och beslut som meddelats med stöd av de lagar som avses i 4 mom. eller luftfartslagen (864/2014), lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) eller lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) och som är i kraft då denna lag träder i kraft förblir i kraft giltighetstiden ut och denna lag tillämpas på dem, dock så att

1) sjömansläkare som har godkänts innan denna lag träder i kraft har rätt att arbeta som sjömansläkare högst till den 1 juli 2020, varefter läkaren ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 3 § 1 mom.,
2) godkännanden för sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och företagsläkare inom arbetsplatshälsovården för järnvägstrafiken som Trafiksäkerhetsverket utfärdat och som är i kraft då denna lag träder i kraft gäller till den 31 december 2018, varefter läkarna ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 1 § 1 mom.,
3) medicinska dispenser för uppgifter som förare som beviljats inom järnvägssystemet förblir i kraft enligt förutsättningarna i tillståndet i fråga, om inte Trafiksäkerhetsverket eller en järnvägsläkare utifrån resultaten i en läkarundersökning som personen genomgår föreskriver något annat.

De som sköter uppgifter som förare inom järnvägssystemet ska ha tillstånd och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018. Av dem som sköter uppgifter som förare då denna lag träder i kraft krävs inte sådan utbildning på andra stadiet som avses i II avd. 7 kap. 4 § 1 mom. 2 punkten för erhållande av förarbevis.

Utbildningsanordnare som avses i II avd. 11 kap. 1 § som ger sjöfartsutbildning ska ansöka om godkännande enligt den paragrafen samt om godkännande av utbildningen enligt 3 § i det kapitlet inom ett år från ikraftträdandet av denna lag, och de får ge sjöfartsutbildning enligt den paragrafen utan godkännande tills Trafiksäkerhetsverket har beslutat om godkännandet.

Läkare som före ikraftträdandet av denna lag har varit sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen eller företagsläkare inom företagshälsovården i järnvägstrafiken kan godkännas

som järnvägsläkare enligt IV avd. 3 kap. 1 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter.

Läkare som före ikraftträdandet av denna lag har arbetat som sjömansläkare kan godkännas som sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter.

Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i något beslut som fattats med stöd av någon lag som upphävts genom denna lag hänvisas till någon lag som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.

———

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i körkortslagen (386/2011) 8 a–8 d §, sådana de lyder i lag 70/2015, samt

ändras 3 § 6 punkten, 5 § 2–4 mom., 9 § 4 mom., 10 § 1 mom. 2 och 3 punkten, 14 § 2 mom., 24 § 6 mom., 59 § 6 mom., 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom., 73 a § 1 mom., 81 § 4 mom. och 101 §, av dessa 5 § 2 mom., 9 § 4 mom., 10 § 1 mom. 2 och 3 punkten, 14 § 2 mom. och 24 § 6 mom. sådana de lyder i lag 70/2015 samt 59 § 6 mom., 73 a § 1 mom. och 101 § sådana de lyder i lagarna 1081/2012 och 70/2015, som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

— —

6) *yrkeskompetens för förare* yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt II avd. 3 kap. 4 § i lagen om transportservice (320/2017), med *grundläggande yrkeskompetens* grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt nämnda kapitel och med *yrkesinriktad grundexamen* för bussförare grundexamen enligt II avd. 3 kap. 5 § 3 mom. i nämnda lag,

— —

5 §

Ålderskrav

— —

Av den som genomgår en yrkesutbildning enligt II avd. 3 kap. 8 § 1 mom. i lagen om transportservice som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens på något annat sätt än genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo och som har ett godkännandedokument enligt den paragrafen, krävs inte den yrkeskompetens för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. Innan ovan nämnda grundläggande yrkeskompetens uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund. För kategorierna C1E, CE, D1 och D krävs det utöver minimiåldern också undervisning inom övningsdelen och fördjupningsdelen enligt 37 § 2 mom. i denna lag.

Ålderskravet i 1 mom. 9 b-punkten gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt II avd. 3 kap. 8 § i lagen om transportservice, om det gäller en sådan yrkesinriktad grundexamen som omfattar minst 180 kompetenspoäng som avses i nämnda punkt, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kunskapspoäng i kompetens som krävs för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har en annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än en sådan som uppnåtts genom en grundläggande utbildning för snabbförvärvad yrkeskompetens. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 a-punkten.

Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet med i II avd. 3 kap. 3 § 3 mom. 2 eller 3 punkten i lagen om transportservice, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.

— —

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

— —

En ansökan om körkortstillstånd eller körkort förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände. Om ansökan förfaller avförs uppgiften om ansökan ur trafik- och transportregistret.

— —

10 §

Bilagor till ansökan

Ansökan ska åtföljas av

— —

2) ett fotografi som uppfyller kraven på passfoto, med undantag av kravet att fotografiet får vara högst sex månader gammalt, om inte ett sådant fotografi används i körkortet som tidigare har registrerats i trafik- och transportregistret eller om fotografiet enligt 31 § inte behöver bifogas ansökan,

3) sökandens namnteckningsprov, som ska kunna digitaliseras, om inte ett namnteckningsprov som registrerats tidigare i trafik- och transportregistret används i körkortet,

— —

14 §

Beviljande av körkortstillstånd

— —

Om ett utländskt körkort ska bytas ut utan krav på ny förarexamen, ska det antecknas på körkortet vem som har beviljat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om sättet att införa uppgifterna på det utbytta körkortet i trafik- och transportregistret, anteckning av uppgifterna på körkortet och anteckning av andra uppgifter på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

— —

24 §

Förutsättningar för att lämna ut körkort

— —

På ett körkort som utfärdas på grundval av ett körkort enligt 2 mom. 2 och 3 punkten ska det uppges vem som har utfärdat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om uppgifter på det gamla körkortet som ska föras in i tra-

fik- och transportregistret och uppgifter som ska antecknas på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

59 §

Körkort och andra körtillstånd eller körrättigheter för moped utfärdade i någon annan EU- eller EES-stat

— —

Sådan information om körrättigheter, körkort och anknytande uppgifter och åtgärder som ska utbytas inom ramen för ömsesidigt erkännande av i EU- och EES-stater utfärdade körkort förmedlas ur trafik- och transportregistret med hjälp av nätverket för EU-körkort.

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

— —

2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt VI avd. 2 kap. 6 § i lagen om transportservice,

— —

5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens enligt IV avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice,

— —

Utifrån uppgifter i trafik- och transportregistret ska Trafiksäkerhetsverket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.

73 a §

Bestämmelser om innehavare av körkort som utfärdats utomlands

Bestämmelserna i denna lag om meddelande av körförbud, temporärt körbud och andra påföljder som gäller körrätten, överlämnande av körkortet till polisen på grund av en åtgärd som gäller körrätten och återlämnande av körkortet till innehavaren samt bestämmelserna i 101 § om anmälningar till trafik- och transportregistret tillämpas också på innehavare av körkort som utfärdats utomlands.

— —

81 §

Anmälan om verksamheten

— —

De anmälningar som avses i denna paragraf ska göras till Trafiksäkerhetsverket. Uppgifter om godkända ändringar ska registreras i trafik- och transportregistret. Närmare bestämmelser om anmälan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

101 §

Anmälan till trafik- och transportregistret

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen till trafik- och transportregistret anmäla uppgift om

1) ändrade villkor och begränsningar i körkort,
2) ändrad körkortskategori,
3) återkallat trafiklärartillstånd,
4) körförbud eller temporärt körförbud eller någon annan påföljd som gäller körrätten, återlämnat körkort efter utgången av körförbud eller temporärt körförbud och att körkortet tagits om hand av polisen eller inte erhållits,
5) återkallat undervisnings- och övningstillstånd.

Trots sekretessbestämmelserna ska domstolen till trafik- och transportregistret anmäla uppgift om straff eller körförbud som den meddelat för brott som avses i 64 §, avslag på yrkande om körförbud, meddelande av alkolåsövervakad körrätt eller verkställigheten av ett villkorligt körförbud. Fullföljdsdomstolen ska också lämna anmälan om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, när domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och om vilket det finns en anteckning i trafik- och transportregistret. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till trafik- och transportregistret.

Närmare föreskrifter om registeranmälningar enligt denna lag, med undantag för anmälan enligt 2 mom., får meddelas av Trafiksäkerhetsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 7 § 1 mom. 10 punkten, 13 § 1 mom. 6 punkten, 45 § 1 mom. samt 48 och 49 § som följer:

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession

För att besiktningskoncession ska kunna beviljas krävs att

— —

10) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till trafik- och transportregistret,

— —

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

— —

6) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt,

— —

45 §

Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsverksamheten

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningsverksamheten hos en innehavare av besiktningskoncession eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningsverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i trafik- och transportregistret och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

— —

48 §

Personregisteruppgifter

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och trafik- och transportregistret som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller

beviljande och återkallande av besiktningskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den för besiktningsverksamheten svarande person eller den besiktare som begärt beslutet.

49 §

Tystnadsplikt

Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionssökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller trafik- och transportregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 och 15 §.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 8 § 2 mom., 9 § 2 mom. och 12 § 1 mom., sådana de lyder, 8 § 2 mom. i lag 654/2011 och 9 § 2 mom. och 12 § 1 mom. i lag 1508/2011, som följer:

8 §

Flyttning av skrotfordon

— —

Kommunen får lämna ett skrotfordon som omfattas av producentansvaret enligt 48 § 1 mom. 2 punkten i avfallslagen direkt till insamlare och behandlare som avses i 58 § i avfallslagen. Innan ett skrotfordon flyttas ska den sista ägare till fordonet som antecknats i trafik- och transportregistret eller någon annan känd ägare eller innehavare informeras om flyttningen. Meddelandet ska innehålla en uppmaning att flytta skrotfordonet inom sju dagar vid äventyr att fordonet förs till avfallshantering på det sätt som avses ovan i detta moment. Om ägaren inte är känd, ska ett meddelande fästas på ett synligt ställe på skrotfordonet.

— —

9 §

Meddelande om flyttning av fordon och flyttningsbeslut

— —

Myndigheten ska meddela ett skriftligt beslut om en upplagsflyttning. Beslutet ska delges den sista ägare som antecknats i trafik- och transportregistret eller annan känd ägare och innehavare genom vanlig delgivning med iakttagande av förvaltningslagen (434/2003). En kopia av beslutet eller en förteckning med de uppgifter som är av betydelse för identifieringen av flyttade fordon ska även sändas till polisen. Om fordonets ägare eller dennes adress inte är känd, sker delgivandet genom kungörelse på ifrågavarande kommuns anslagstavla under minst 30 dagar med iakttagande av lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Om delgivningen skett genom kungörelse anses den berörda personen ha fått del av beslutet den sjunde dagen efter kungörelsedagen. Beslutet ska meddelas utan dröjsmål efter flyttningen. Beslutet ska innehålla en uppmaning att hämta fordonet inom 30 dagar från delfåendet vid äventyr att fordonet övergår i kommunens ägo.

— —

12 §

Överföring av ett fordon i kommunens ägo

Om ägaren eller innehavaren inte inom 30 dagar efter det att han kan anses ha fått del av flyttningsbeslutet hämtar ett annat fordon än ett skrotfordon som flyttats till ett upplag, övergår fordonet i den kommuns ägo från vars område fordonet har flyttats under förutsättning att upp-

repade försök har gjorts att skriftligen kontakta den sista ägare som antecknats i trafik- och transportregistret eller annan känd ägare och innehavare och om det med beaktande av alla omständigheter i övrigt är uppenbart att fordonet övergivits.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 7 § 8 punkten, 8 § 6 punkten och 28 § som följer:

7 §

Anmälan som avtalspart

En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan sökanden, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning:

— —

8) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnade på behörigt sätt,

— —

8 §

Avtal om beviljande av enskilda godkännanden

I avtalet ska det överenskommas om

— —

6) användningen av trafik- och transportregistret, registrering av uppgifter om beviljande av enskilt godkännande i trafik- och transportregistret samt hur det ska visas att det dataskydd och den datasäkerhet som förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande har ordnats,

— —

28 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare

Trafiksäkerhetsverket har trots vad som föreskrivs om hemlighållande av uppgifter rätt att genom teknisk anslutning få den information ur straffregistret som är nödvändig för skötseln av verkets uppgifter för utredning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda och för tillsynen. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

6.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fordonslagen (1090/2002) 95 §, sådan den lyder i lag 176/2015,

ändras 3 § 6 och 30 punkten, 27 a § 1 mom. 7 punkten och 94 §, sådana de lyder, 3 § 6 punkten i lag 226/2009, 3 § 30 punkten och 27 § 1 mom. 7 punkten i lag 507/2017 och 94 § i lag 961/2013, samt

fogas till 27 a § 1 mom., sådant det lyder i lag 507/2017, en ny 8 punkt som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

— —

6) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

— —

30) *den som utför registreringar* Trafiksäkerhetsverket och en i IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteproducent som bistår i registreringsuppgiften,

— —

27 a §

Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Trafiksäkerhetsverket meddelar tekniska föreskrifter om

— —

7) dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M, dock inte ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning,

8) taxametrar samt andra instrument och system som avses i 25 § 2 mom.

— —

94 §

Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om hur uppgifter om körförbud, om besiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller ska anmälas till och antecknas i trafik- och transportregistret, och om

anteckning av dessa uppgifter i fordonets registreringsintyg. I fråga om uppgifter som ska införas i registret bestäms särskilt.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

7.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 3 mom., 4 § 3 mom., 10 § 3 mom., 12 § 1 mom. 6 punkten, 21 § 1 mom., 34 §, 56 § 3 mom. och 63 § 1 mom., av dem 2 § 3 mom. sådant det lyder i lag 235/2007, 4 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1281/2003, 10 § 3 mom. sådant det lyder i lag 943/2009, 21 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1317/2011 och 56 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1065/2014, som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

— —

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av beskattningsuppgifter vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017). I denna lag avses med register trafik- och transportregistret enligt nämnda lag.

4 §

Skattepliktiga fordon

— —

Ett fordon som i trafik- och transportregistret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

10 §

Grundskatt

— —

Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även om trafik- och transportregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.

— —

12 §

Skattefria fordon

Fria från fordonsskatt är

— —

6) militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är införda i registret,

— —

21 §

Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut

Trafiksäkerhetsverket sänder debetsedel, annat meddelande och beslut under den adress som finns antecknad i trafik- och transportregistret. Andra än enskilda kan skriftligen anmäla adressen för fakturering av fordonsskatt till Trafiksäkerhetsverket. Om inte annat visas, anses delgivningen av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att verket har lämnat handlingen till befordran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter.

— —

34 §

Stöd för kombinerade transporter

Av fordonsskatt som betalts för en lastbil återbetalas 50 euro för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår i ett led i en internationell transport och som ägt rum i Finland och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten fågelvägen är minst 100 kilometer. På återbäringen tillämpas lagen om transportservice.

56 §

Myndigheter

— —

Skatteuppbördsmyndigheten kan avtala om att rådgivande telefonservice i anslutning till skatteuppbörden kan överföras till andra än myndigheter. Med rådgivande telefonservice avses förmedling av information till skattskyldiga om innehållet i lagstiftningen och anvisningarna om fordonsskatt, lämnande av uppgifter som gäller beskattningen av fordon ur trafik- och transportregistret samt mottagande av de skattskyldigas deklarationer, registrering av dem och vidarebefordran av dem till skattemyndigheten. På den som sköter den rådgivande telefonservicen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid skötseln av uppdraget i fråga. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I den rådgivande telefonservicen sköts inte uppgifter som innebär utövande av beslutanderätt i fråga om beskattningen. Ett avtal om rådgivande telefonservice inverkar inte på de uppgifter som åligger skatteuppbördsmyndigheten eller på myndighetens skyldigheter.

63 §

Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt

Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även V avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

8.

Lag

om ändring av 70 och 77 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 70 § och 77 § 1 mom. som följer:

70 §

Finskt fartygs övergång till en annan stats flagg

När ett fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland övergår till en sådan annan stats flagg som tillträtt skeppsmätningskonventionen, ska fartygets mätbrev fortsätta att gälla högst tre månader eller tills en behörig myndighet i den flaggstaten ersätter mätbrevet med ett annat internationellt mätbrev beroende på vilken tidpunkt som infaller tidigare. Mätbrevet ska återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.

77 §

Märkningar på fartyg

Fartyg som är införda i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland ska märkas med fartygets namn, hemort och utmärkning av djupgåendet. Dessutom ska fartyget förses med andra märkningar som förutsätts enligt SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

9.

Lag

om ändring av lagen om inteckning i fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om inteckning i fartyg (211/1927) 23 § 4 mom., 40 § 2 mom. och 44 §, sådana de lyder, 23 § 4 mom. och 44 § i lag 513/1993 och 40 § 2 mom. i lag 76/1931, som följer:

23 §

— —

Bestämmelser om registermyndigheten finns i fartygsregisterlagen (512/1993) och lagen om transportservice (320/2017).

— —

40 §

— —

Om ett utländskt fartyg blir finskt, är en panträtt som fastställts för fartyget genom inteckning och som i fartygets hemland införts i ett offentligt register eller en inteckningshandling, när fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland, i kraft ett år från införandet i registret och även efter det, om panträtten intecknas i fartyget på ansökan som anhängiggjorts före utgången av denna tid.

— —

44 §

Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller inteckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas bestämmelserna om ändringssökande i VI avd. 1 kap. i lagen om transportservice.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

10.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fartygsregisterlagen (512/1993) 4 § och 35 §, 45 § 2 mom. och 46 §, av dem 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 486/2004 och 1292/2009, samt

ändras rubriken för 1 § samt 1 § 1 och 3 mom., 2, 3, 6 och 8 §, rubriken för 2 kap., rubriken för 9 §, 9 § 1 mom., det inledande stycket i 9 § 2 mom. och 9 § 3–5 mom., rubriken för 10 §, 10 § 1 mom., det inledande stycket i 10 § 2 mom. samt 10 § 3–5 mom., 11 §, rubriken för 12 § och 12 § 1 mom., 13 § 1 mom., rubriken för 14 §, 15 §, 17 § 1 mom., 19 §, 20 § 1 mom., 28 § 1 mom., rubriken för 5 kap., rubriken för 30 §, 31 § 1 mom., 32 § 1 mom., 33 och 34 § samt 43 § 1 mom. 2 punkten, av dem rubriken för 1 § och 1 § 4 mom. samt 12 § sådana de lyder i lag 486/2004 och 9 § 3 mom. och 10 § 3 mom. sådana de lyder i lag 1158/2013, som följer:

1 §

Registrering av fartyg

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa ska införas i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Trafiksäkerhetsverket, eller i ett register enligt denna lag. I registret ska också införas uppgifter om fartyg under byggnad och fartygs historik enligt vad som föreskrivs i V avd. i lagen om transportservice eller nedan i denna lag. Trafik- och transportregistret förs av Trafiksäkerhetsverket i enlighet med V avd. i lagen om transportservice och Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Bestämmelserna i 9–12 § tillämpas endast när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.

— —

Bestämmelser om fartygs nationalitet och hemort finns i sjölagen (674/1994).

— —

2 §

Frivillig registrering

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är mindre än vad som anges i 1 § kan på ägarens begäran införas i registret, om de är minst 10 meter långa.

3 §

Register över fartyg under byggnad

Fartyg som är under byggnad i Finland kan på begäran införas i registret, om det färdigbyggda fartyget kommer att uppfylla de förutsättningar för registrering som föreskrivs i 1 eller 2 mom. Ett fartyg som är under byggnad införs i registret för det registerområde som ägaren bestämmer.

Om avsikten är att ett fartyg som är under byggnad ska föras utomlands för att registreras där sedan det har byggts färdigt, får det införas i registret oberoende av fartygets kommande nationalitet eller användningsändamål, om det är minst tio meter långt.

Införandet i registret får göras redan innan bygget påbörjats, om fartyget kan identifieras på basis av byggnadsnummer och ritningar eller på något annat tillförlitligt sätt.

6 §

Användning av fartyg i handelssjöfart

Fartyg som avses i 1 § får inte användas i handelssjöfart förrän de har införts i registret och erhållit nationalitetscertifikat av registermyndigheten.

8 §

Förhållande till övriga register

Fartyg som har införts i fiskefartygsregistret ska också införas i ett register som avses i denna lag, om de uppfyller förutsättningarna enligt 1 §.

2 kap.

Bestämmelser om registrering av fartyg och införande av fartyg under byggnad i registret

9 §

Anteckningar som ska införas i registret

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. i denna paragraf tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

I registret antecknas

— —

I registret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.

Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartyget eller få inteckning i det, ska detta antecknas i registret.

I registret får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.

10 §

Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg under byggnad och inskrivning av äganderätten till sådana fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. i denna paragraf tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgif-

ter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

I fråga om fartyg under byggnad antecknas i registret.

— —

I registret antecknas inteckningar som har fastställts i fartygsbygget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.

Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartygsbygget eller få inteckning i det, ska detta antecknas i registret.

I registret får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.

11 §

Språket i handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland

Handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland, dock inte ansökan, får också vara avfattade på engelska.

12 §

Rättande av fel när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare

När Statens ämbetsverk på Åland är registerförare iakttas vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett registerärende eller av en felaktig registeruppgift förvaltningslagen (434/2003). Beträffande ärenden om rättande av fel gäller det som nedan föreskrivs om beslutsfattande i registerärenden. Om ett rättelseärende inte avgörs genast, ska det antecknas i registret att det är anhängigt.

13 §

Ersättande av skada

Den som lider skada på grund av ett uppenbart skrivfel eller andra därmed jämförbara fel eller brister i registeruppgifterna om ett fartyg eller fartyg under byggnad eller i intyg som har utfärdats på basis av dessa har rätt till ersättning av statens medel.

— —

14 §

Skyldighet att göra anmälan till registret

— —

15 §

Ansökan om inskrivning av äganderätten

Ansökan om inskrivning av äganderätten till ett fartyg som är infört i registret ska göras inom 30 dagar från det äganderätten har övergått. Om äganderättens övergång eller giltighet är förenad med ett avtalsvillkor, börjar tiden löpa från det förvärvet enligt villkoret har blivit slutligt.

17 §

Registrering av fartyg som överförts från utlandet

Om ett utländskt fartyg har blivit finskt, får det registreras först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländska registret eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska registret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan.

— —

19 §

Registrering vid dubbelöverlåtelse

Om någon har överlåtit ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera och har dessa samtidigt sökt om inskrivning av sin äganderätt i registret, antecknas i registret den överlåtelse som har skett först.

20 §

Registreringsansökan

Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i registret ska göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.

— —

28 §

Avgörande i registerärenden och expedition

Ett registerärende avgörs genom att avgörandet antecknas i registret. Om ärendet lämnas vilande eller myndigheten fattar ett därmed jämförbart beslut angående behandlingen av ärendet, ska anteckning om detta göras i registret. Avgörandets innehåll framgår av registret. Anteckningarna ska införas i registret utan dröjsmål.

— —

5 kap.

Avförande av fartyg och fartygsbyggen ur registret

30 §

Förutsättningar för avregistrering

— —

31 §

Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg

Om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.

— —

32 §

Tilläggsförutsättningar för avregistrering

Om ett fartyg är intecknat eller det har antecknats att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd, får fartyget inte avföras ur registret utan skriftligt samtycke av inteckningshavarna eller den som ansökt om utmätning eller om att säkringsåtgärd vidtas.

— —

33 §

Återställande av nationalitetscertifikat

När ett fartyg har avförts ur registret ska dess sista finska ägare återställa nationalitetscertifikatet till registermyndigheten.

34 §

Antecknande av att ett fartyg under byggnad färdigställts i registret

Uppgift om färdigställande av ett fartyg under byggnad ska antecknas i registret inom 60 dagar från det att byggnadsarbetena på fartyget slutförts.

En inteckning, utmätning eller säkringsåtgärd angående fartygsbygget som har antecknats i registret ska kvarstå i registret, om inte inteckningshavaren eller den som ansökt om utmätning eller om att säkringsåtgärd vidtas ger sitt skriftliga samtycke till att anteckningen stryks.

43 §

Straffstadganden

En fartygsägare som

— —

2) underlåter att inom föreskriven tid lämna in ansökan enligt 15 §, ändringsanmälan enligt 16 § eller begäran om fartygs avregistrering enligt 30 §, eller

— —

ska, om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans, *för förseelse mot fartygsregisterlagen* dömas till böter.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

11.

Lag

om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i mervärdesskattelagen (1501/1993) 73 § 2 mom., sådant det lyder i lag 6/2009, som följer:

73§

— —

Bilskatt på fordon som ett i 39 § i bilskattelagen (1482/1994) avsett registrerat ombud med stöd av 4 § 2 mom. i nämnda lag betalat i stället för en i trafik- och transportregistret införd fordonsägare och debiterat av denne, utgör inte del av det vederlag som ombudet debiterat en återförsäljare för försäljning av fordonet och inte heller av det vederlag som en återförsäljare debiterat en i fordonsregistret införd fordonsägare för försäljning av ett fordon.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

12.

Lag

om ändring av 96 § värnpliktslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i värnpliktslagen (1438/2007) 96 § 1 mom. 14 punkten, sådan den lyder i lag 646/2015, som följer:

96§

Rätt att få uppgifter av en myndighet, en sammanslutning och en privatperson

Utöver det som bestäms i någon annan lag har den registeransvarige, för utförande av de uppdrag som föreskrivs för den i 91 §, rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter som är nödvändiga för värnpliktsregistret som följer:

— —

14) av Trafiksäkerhetsverket uppgifter ur trafik- och transportregistret för behandling av körkorts- och körtillståndsärenden,

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

13.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i bilskattelagen (1482/1994) 1 § 1 mom., 29 § och 34 e § 3 mom., sådana de lyder, 1 § 1 mom. i lag 5/2009, 29 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 413/1997 och 34 e § 3 mom. sådant det lyder i lag 561/2016, som följer:

1 §

För personbilar (kategori M1), paketbilar (kategori N1) och sådana bussar (kategori M2) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (registret) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

— —

29 §

En förmån som avses i 28 § kan för varje trafiktillstånd som avses i de nämnda paragraferna beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks i registret eller fordonet överlåts till en annan innehavare av trafiktillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafiktillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Har till myndigheterna gjorts en sådan anmälan om överlåtelse av fordonet som leder till debitering av skatt, kan förmånen beviljas på nytt redan före utgången av den tid som anges i 48 §.

Trots bestämmelserna i 1 mom. kan den som har beviljats nedsättning av skatt med stöd av 28 § en kort tid vara införd i registret som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd, om detta är nödvändigt på grund av service eller reparation av bilen. Om flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd är registrerade i samma ägares eller innehavares namn längre tid än 60 dagar under en sex månaders tidsperiod, debiteras skatt på det sätt som bestäms nedan.

34 e §

— —

Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte sökts för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts i trafik- och transportregistret i enlighet med 66 e § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i

detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

14.

Lag

om ändring av lagen angående rättighet att idka näring

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) 4 §, sådan den lyder i lagarna 332/1989 och 1362/1994, samt

ändras 3 § 17 punkten, sådan den lyder i lag 1378/1993, som följer:

3 §

Genom lag eller förordning stadgas särskilt om idkande av följande näringar:

— —

17) användning av motorfordon och andra maskiner som förflyttar sig med egen kraft, fordonsbesiktning och uppgifter i samband med det samt inmatning i trafik- och transportregistret av data om fordonsbesiktningar och om uppgifter i samband med besiktningar;

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

15.

Lag

om ändring av 45 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016) 45 § 1 mom. 2 punkten som följer:

45 §

Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för registerföringen och ändamålet med registret:

— —

2) av de myndigheter som för register över fartyg, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

16.

Lag

om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003) 13 § 1 mom. 1 och 3 punkten, sådana de lyder i lag 1181/2013, samt

ändras 13 § 1 mom. 10 punkten och 19 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder, 13 § 1 mom. 10 punkten i lag 427/2014och 19 § 1 mom. 1 punkten i lag 1181/2013, som följer:

13 §

Polisens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem

Utöver vad som föreskrivs i någon annan lag har polisen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige i fråga ur vissa register genom en teknisk anslutning eller som en datamängd få sådan information som polisen behöver för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister, enligt följande:

— —

10) ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar och ägare och innehavare av båtar som behövs för utförande av de uppgifter som anges i 1 kap. 1 § i polislagen och de uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) samt för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen,

— —

19 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Trafiksäkerhetsverket sådana uppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

17.

Lag

om ändring av 22 och 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005) 22 § 1 mom. 1 och 9 punkten, sådana de lyder, 22 § 1 mom. 1 punkten i lag 1182/2013 och 22 § 1 mom. 9 punkten i lag 1427/2009, samt

ändras 22 § 1 mom. 1, 5 och 19 punkten samt 28 § 1 mom. 1 punkten, av dem 22 § 1 mom. 19 punkten sådan den lyder i lag 425/2014 och 28 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 938/2016, som följer:

22 §

Gränsbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem

Utöver vad som föreskrivs i gränsbevakningslagen eller i någon annan lag har gränsbevakningsväsendet utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister ur vissa register få nödvändiga uppgifter enligt följande:

— —

5) av Statens ämbetsverk på Åland, ur de uppgifter om registrering av fartyg, fartyg under byggnad och fartygs historik som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) sådana uppgifter om fartyg, ägare till och innehavare av fartyg som behövs för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag, uppdrag enligt lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer,

— —

19) ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar och ägare till och innehavare av båtar som behövs för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag och uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer,

— —

28 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna får gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Trafiksäkerhetsverket sådana uppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

18.

Lag

om ändring av 13 och 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (639/2015) 13 § 1 mom. 16 och 18 punkten, sådan de lyder i lag 467/2017, samt

ändras 13 § 1 mom. 3, 15 och 17 punkten samt 17 § 1 mom. 2 punkten, sådana de lyder, 13 § 1 mom. 3, 15 och 17 punkten i lag 467/2017 och 17 § 1 mom. 2 punkten i lag 939/2016, som följer:

13 §

Tullens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige, ur vissa register och genom teknisk anslutning eller som en datamängd få och i övrigt behandla sådan information som Tullen behöver för att utföra sina uppdrag eller föra sina personregister, enligt följande:

— —

3) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) sådana uppgifter som behövs för utförande av Tullens lagstadgade uppdrag,

— —

15) ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar samt om ägare och innehavare av båtar som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tull- och skatteövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,

— —

17) av Statens ämbetsverk på Åland, ur de uppgifter om registrering av fartyg, fartyg under byggnad och fartygs historik som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) sådana uppgifter om fartyg, ägare och innehavare av fartyg som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tullövervakning, skattekontroll, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,

— —

17 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

— —

2) till Trafiksäkerhetsverket sådana uppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

19.

Lag

om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om nödcentralsverksamhet (692/2010) 19 § 1 mom. 4 och 13 punkten sådana de lyder i lag 1172/2016, samt

ändras 19 § 1 mom. 6 och 14 punkten samt 20 § 2 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 1172/2016, som följer:

19 §

Rätt att få information ur registren

Nödcentralsverket och dess anställda har enligt vad som överenskommits med registerföraren och trots sekretessbestämmelserna, för att kunna sköta Nödcentralsverkets lagstadgade uppgifter, rätt att avgiftsfritt få information som behövs för att säkerställa förberedande åtgärder i samband med uppdrag eller arbetarskyddet eller för att stödja myndigheten eller enheten i fråga. I detta syfte har Nödcentralsverket och dess anställda rätt att

— —

6) få sådan information ur trafik- och transportregistret enligt lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändig för utförande av Nödcentralsverkets lagstadgade uppdrag,

— —

14) få information ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland om de anteckningar som enligt 9 § i lagen om fartygsregister (512/1993) ska införas i registret,

20 §

Utlämnande av uppgifter

— —

Nödcentralsverket får, trots sekretessplikten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet,

— —

2) lämna ut information som avses i 19 § till enheter inom polisväsendet, räddningsväsendet samt social- och hälsovårdsväsendet och till andra enheter och aktörer som Nödcentralsverket har larmat eller för vilka informationen på begäran har inhämtats i samband med en uppgift som avses i 4 § 1 mom. 2 punkten; information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 1–7, 11 och 12 punkten får lämnas ut endast till polisens verksamhetsenheter eller tjänstemän vid gränsbevakningsväsendet; sådan information om ägare eller innehavare av ett fordon inklusive adress och annan kontaktinformation samt tekniska data och identifieringsuppgifter om ett fordon som Nödcentralsverket har fått ur trafik- och transportregistret med stöd av 19 § 1 mom. 6 punkten får lämnas ut även till räddningsväsendets enheter och information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 8 punkten får lämnas ut endast till räddningsväsendets enheter,

— —

Denna lag träder i kraft den 20. _____

20.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i luftfartslagen (864/2014) 3 § 2 mom., 12–15 §, 21 §, 23–31 §, 47 § 1 mom. 1, 8 och 9 punkten, 63–69 §, 70 § 2–5 mom., 71 och 73 §, 141 § 1 mom. 6 och 7 punkten, 146 § 1 mom. 5–7 och 14 punkten, 160 § 1 mom. 2 punkten, 163–164 § och 178 § 12 punkten, av dem 27, 63 och 164 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 61/2016

ändras det inledande stycket i 7 § 1 mom., 16 § 1 mom., 17 § 1 mom., 19 § 2 mom., 20 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 22 §, det inledande stycket i 22 § 1 mom. samt 22 § 2 mom., 46 §, 50 § 2 och 3 mom., 51 § 1 mom., 54, 62 och 70 §, 122 § 4 och 5 mom., 136 § 2 mom., rubriken för 14 kap., 141 § 1 mom. 12 punkten, 143 §, rubriken för 146 § samt 146 § 1 mom. 8 punkten, 147 § 1 mom., rubriken för 148 § samt 148 § 1 mom., 153 § 7 mom., 165 § 1 mom., 174 §, 178 § 13 punkten och 181 § 2 mom. 2 punkten, av dem 46 §, 153 § 7 mom. och 181 § 2 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 61/2016, samt

fogas till 148 § ett nytt 3 mom. som följer:

7§

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag och i lagen om transportservice (320/2017) med följande preciseringar och undantag:

— —

16 §

Luftfartygs registreringsbeteckning och registreringsbevis

För att få finsk nationalitet ska ett luftfartyg införas i trafik- och transportregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland, om inte något annat föreskrivs nedan i denna lag. Trafiksäkerhetsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg över registreringen av ett luftfartyg utfärda ett registreringsbevis och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.

— —

17 §

Registreringsrätt

Ett luftfartyg får införas i trafik- och transportregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

— —

19 §

Interimistisk registrering

— —

Också luftfartyg som är under byggnad får införas i trafik- och transportregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.

20 §

Förändringar i registeruppgifterna

Luftfartygets ägare ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt V avd. 2 kap i lagen om transportservice som ska införas i registret förändras,

— —

22 §

Avförande av luftfartyg ur trafik- och transportregistret

Ett luftfartyg ska avföras ur trafik- och transportregistret.

— —

Trafiksäkerhetsverket kan avföra ett luftfartyg ur trafik- och transportregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på minst sex månader har lagt fram hinder mot att luftfartyget avförs ur registret.

— —

46 §

Tillståndsgivare

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

50 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar

— —

Den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd, den yrkesutbildade person inom hälso- och sjukvården enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.

En läkare, en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården och en sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård som avses i 2 mom. får trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet. Innan en anmälan görs ska den som ansöker om eller innehar ett tillstånd informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.

— —

51 §

Utländska certifikat

I enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland erkänner Trafiksäkerhetsverket persontillstånd utfärdade utomlands som uppgiften kräver.

54 §

Flygelev

Bestämmelser om en flygelevs rätt att flyga ensam finns i II avd. 13 kap. 5 § i lagen om transportservice.

62 §

Definitioner

I enlighet med unionslagstiftningen avses i detta kapitel med
1) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning,
2) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling,
3) *flyguppvisning* en i lagen om sammankomster (530/1999) avsedd offentlig tillställning vid vilken det ordnas luftfartsverksamhet inför publik,
4) *avancerad flygning* avsiktligt utförda manövrer med ett luftfartyg som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal variation i hastighet, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning.

70 §

Bruksflyg och utbildning av flygande personal

Bestämmelser om bruksflyg, flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning och kabinbesättning finns i II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 § i lagen om transportservice.

122 §

Register över automatiska nödradiosändare

— —

Genom förordning av statsrådet får det vid behov utfärdas närmare bestämmelser om införande av uppgifter enligt 2 och 3 mom. i registret, om internationella förpliktelser som gäller Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det. Trots bestämmelserna om sekretess har Kommunikationsverket för registerföringen rätt att av

Trafiksäkerhetsverket få de uppgifter som avses i 2 och 3 mom. ur trafik- och transportregistret.

Luftfartygets ägare och operatör ska underrätta den registeransvarige om sådana uppgifter som avses i denna paragraf och förändringar i dem och som inte ska anmälas till trafik- och transportregistret, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att specificera och verifiera uppgifterna.

— —

136 §

Skadeståndsansvar

— —

Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i trafik- och transportregistret.

— —

14 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden

141 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har:

— —

12) godkännande för utbildnings- eller flygorganisationens ansvariga person.

143 §

Återkallande av tillstånd som beviljats personer eller förbud mot att bedriva verksamhet

Ett tillstånd som beviljats en i 141 § avsedd person och som är en förutsättning för verksamheten kan återkallas temporärt eller permanent eller personen kan förbjudas att verka i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, om personen

1) på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet,

2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet eller kraven uppgiften ställer,

3) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

4) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

5) genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelser eller föreskrifter att det ger anledning att misstänka att personen inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.

Ett verksamhetsförbud som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att villkoren för erhållande av tillståndet eller verksamheten uppfylls. Ett återkallande av tillstånd enligt 3–5 punkten i det momentet bestäms för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare.

En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Trafiksäkerhetsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett återkallande enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Förbudet gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.

146 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om
— —

8) en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling,
— —

147 §

Anmärkningar och varningar som gäller organisationer

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation eller den som bedriver anmälningspliktig verksamhet inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser, kan den som bedriver verksamhet ges en anmärkning eller varning.
— —

148 §

Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser

Trafiksäkerhetsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om:
— —

3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser
— —

Trafiksäkerhetsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda en verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd men för vilken en anmälan måste göras och

1) det finns grundad anledning att misstänka att den i anmälan avsedda verksamhetsutövaren inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningarna för att bedriva anmälningspliktig verksamhet inte längre föreligger och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser,

4) verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

— —

I fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av uppgifter i trafik- och transportregistret. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns dessutom i personuppgiftslagen och bestämmelser om utlämnande av uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

165 §

Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning

Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av ledningsenheten för flygplatsen eller av den som tillhandahåller tjänster för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda i trafik- och transportregistret som ägare, innehavare eller operatörer.

— —

174 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

— —

13) bedriver verksamhet som avses i 70 eller 72 § utan det tillstånd eller den anmälan som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller mot bestämmelserna och föreskrifterna för sådan anmälningspliktig verksamhet,

— —

181 §

Ändringssökande

— —

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:

2) i 47 § avsedda beslut om medicinskt intyg och om godkännande för teckengivare,

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

21.

Lag

om ändring av 59 § i avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen (646/2011) 59 § 1 mom. som följer:

59 §

Skrotningsintyg och slutlig avregistrering av fordon

En insamlare eller behandlare ska ge fordonets innehavare ett skrotningsintyg efter att ha kontrollerat innehavarens rätt att överlämna fordonet för skrotning. Insamlaren eller behandlaren ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om skrotningen för att fordonet ska kunna avregistreras slutligt i trafik- och transportregistret. För avregistreringen tar Trafiksäkerhetsverket ut en avgift av producenten. Bestämmelser om avgiftens belopp finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

22.

Lag

om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag (176/2017) 14 § och 15 § 6 mom. som följer:

14 §

Båtregistret för Tana älv

Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är trafik- och transportregistret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017).

På registreringen av fiskebåtar i Tana älv tillämpas lagen om transportservice med de undantag som föreskrivs i 15–17 §.

15 §

Registrering av båtar

— —

Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som tjänsteproducent som bistår i registreringsuppgiften enligt IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice och sköter de uppgifter som avses i 3 § i det kapitlet samt utför för Trafiksäkerhetsverkets registreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtägaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

23.

Lag

om ändring av 95 § i lagen om fiske

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fiske (379/2015) 95 § 1 mom. som följer:

95 §

Rätt för dem som för fiskeriförvaltningens register att få uppgifter av myndigheter

Registerförarna har trots sekretessbestämmelserna rätt att av de myndigheter som för fiskefartygsregistret, trafik- och transportregistret och Ålands fartygsregister få sådana uppgifter om de i registren inskrivna fiskefartygen och om deras ägare och innehavare som är nödvändiga för skötseln av uppdrag som avses i 93 §.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

24.

Lag

om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten (960/2013) 5 § och 6 § 1 mom., av dem 5 § sådan den lyder i lag 1096/2014, som följer:

5 §

Beloppet av och grunderna för avgiften

Avgiften är 2,20 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningsstället under avgiftsperioden och som registrerats i trafik- och transportregistret.

6 §

Påförande av avgiften

Efter utgången av varje avgiftsperiod ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål påföra den avgift som för avgiftsperioden ska betalas för besiktningar och efterkontroller. Avgiften påförs genom att en faktura som grundar sig på de uppgifter som registrerats i trafik- och transportregistret samt andra utredningar skickas till innehavaren av besiktningskoncessionen.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

25.

Lag

om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) 2 och 8 §, samt

ändras 1, 3 och 4 §, rubriken för 5 § och 5 § 1–4 mom., rubriken för 6 § och 6 § 1 mom., 7 § 1 och 2 mom., 9 och 10 §, 12 § 2 mom. 2 punkten, 13 § 2 mom. 1 och 4 punkten och 13 § 3 mom., 15 § 1 mom., 16 § 2 mom., 17 § 1 mom., 18 och 19 §, 21 § 1 och 4 mom. och 23 § som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagen tillämpas på metro- och spårvägstrafik (*spårbunden stadstrafik*) samt på byggande, underhåll och administration av metrobannät och spårvägsnät. Bannätsförvaltare kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät.

3 §

Krav på bannätsförvaltare

En bannätsförvaltare ska uppfylla följande krav:

1) bannätsförvaltaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,

2) bannätsförvaltaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet,

3) bannätsförvaltaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,

4) bannätsförvaltaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att bannätsförvaltaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,

5) bannätsförvaltaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

4 §

Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltaren

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former förvalta och övervaka bannätet.

Bannätsförvaltaren uppfyller inte solvenskravet enligt 3 § 4 punkten, om

1) bannätsförvaltaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) bannätsförvaltaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

5 §

Bannätsförvaltarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

Bannätsförvaltaren ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som bannätsförvaltaren bedriver. Anmälan ska innehålla bannätsförvaltarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska bannätsförvaltaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 3 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten och om överföring av förvaltningen av bannätet till en annan verksamhetsutövare.

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om bannätsförvaltaren och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utsökningsregistret och beskattningens datasystem för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för myndighetstillsynen enligt 13 §.

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ge bannätsförvaltaren möjlighet att inom skälig tid komplettera sin anmälan. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor.

— —

6 §

Bannätsförvaltarens ansvar

Bannätsförvaltaren svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften av bannätet i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

— —

7 §

Säkerhetsstyrningssystem

Bannätsförvaltaren ska ha ett *säkerhetsstyrningssystem* som erbjuder ett systematiskt förfarande för identifiering av faror och förvaltning av risker och samtidigt säkerställer att de åt-

gärder genom vilka de identifierade farorna samt riskerna förvaltas är effektiva. Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom säkerhetsstyrningssystemet.

Bannätsförvaltarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.

— —

9 §

Trafikledning på bannätet

Trafikledningen på bannätet ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. För ordnandet av trafikledningstjänster svarar ett kommunalt affärsverk, ett bolag eller någon annan sammanslutning eller en bannätsförvaltare som bedriver spårbunden stadstrafik och agerar som verksamhetsutövare. Bannätsförvaltaren svarar för trafikledningen alltid när flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet. En verksamhetsutövare som avses i denna paragraf kan själv ordna trafikledningstjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.

10 §

Register

Trafiksäkerhetsverket för ett register över metrobannätet och spårvägsnätet. Verket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som bannätsförvaltaren lämnat med stöd av 5 §.

Bannätsförvaltaren ska ge in uppgifterna via gränssnittet eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.

12 §

Tillsyn

— —

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över

— —

2) att säkerhetsstyrningssystemen hos bannätsförvaltare överensstämmer med kraven och deras prestationsförmåga,

— —

13 §

Utförande av myndighetstillsynen

— —

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att
1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter, och detta med tanke på tillsynen är motiverat, få tillträde till bannätsförvaltares och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur,
— —
4) granska för tillsynsuppdraget nödvändiga uppgifter som innehas eller används av bannätsförvaltaren.
— —
Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i kraven på den spårbundna stadstrafiken. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

15 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om allvarliga olyckor samt om andra olyckor och olyckstillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa och som verksamhetsutövaren fått kännedom om.
— —

16 §

Användning av information om olyckor eller olyckstillbud

— —
En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt olyckstillbud som de känner till.

17 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § får för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikationen i anslutning till den spårbundna stadstrafikens trafiksäkerhet och trafikledning får inte användas för annan kommunikation.
— —

18 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Bannätsförvaltaren ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar.

Bannätsförvaltaren ska på det sätt som dess verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

19 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en bannätsförvaltare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne handlar i strid med denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Bestämmelser om dessa finns i viteslagen (1113/1990).

Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven enligt 3 §, ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 5 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera bannätsförvaltaren en möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka bannätsförvaltaren ämnar se till att kraven uppfylls. Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda bannätsförvaltaren att fortsätta med sin verksamhet tills vidare eller för en viss tid, om bristen med tanke på verksamhetens säkerhet kan anses vara väsentlig. Om bristen är ringa, kan verket bestämma en ny frist för avhjälpande av bristen, som inte får vara kortare än två veckor.

21 §

Årsavgift

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § ska betala 40 000 euro i årsavgift till Trafiksäkerhetsverket. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för föring av verkets register som avses i 10 § och det register som avses i VI avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice och för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

— —

Årsavgiften är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen tas en årlig dröjsmålsränta ut på det obetalda beloppet enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Trafiksäkerhetsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta.

23 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har

tillträde till, ska dömas till böter för *brott mot lagstiftningen om spårbunden stadstrafik*, såvida inte gärningen är ringa eller strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

26.

Lag

om ändring av 1 och 3 § i lagen om inteckning i luftfartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928) 1 § 1 mom. och 3 §, sådana de lyder i lag 596/1964, som följer:

1 §

Luftfartyg, som är registrerat i Finland eller antecknat i trafik- och transportregistret, får intecknas till säkerhet för fullgörande av förbindelse till ett visst penningbelopp.

— —

3 §

Ärenden som gäller inteckning i luftfartyg handläggs av den myndighet som ska föra trafik- och transportregistret. Anteckningar om sådana ärenden ska göras i det registret.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

27.

Lag

om ändring av 3 b och 12 § i lagen om förarexamensverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 3 b § 5 punkten och 12 §, sådana de lyder, 3 b § 5 punkten i lag 73/2015 och 12 § i lag 1295/2009, som följer:

3 b §

Avtal om förarexamensverksamhet

I ett avtal om förarexamensverksamhet ska utöver vad som bestäms i 3 a § 3 mom. dessutom avtalas om

— —

5) det förfarande som ska iakttas när trafik- och transportregistret används och uppgifter registreras i detta samt hur det dataskydd och den datasäkerhet som krävs av serviceproducenten ska påvisas,

— —

12 §

Personregisteruppgifter

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna få de uppgifter ur straffregistret som behövs för fastställande av att de tillförlitlighetskrav som ställs på en förarexamensmottagare eller en person som tar emot förarexamina och körtillståndsproven uppfylls.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

28.

Lag

om ändring av 1 och 6 § i lagen om beskattning av rederibolag och redare

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om beskattning av rederibolag och redare (273/1983) 1 § och 6 § 2 mom. som följer:

1 §

Bestämmelserna i denna lag iakttas vid beskattningen av rederibolag och dess redare, då bolaget bildats av samfund som bedriver affärsrörelse och till bolagets anläggningstillgångar hör ett enda fartyg som används i handelssjöfart och som är antecknat i Finland i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

6 §

— —

Lagen tillämpas på rederibolag, bildade av samfund som idkar affärsrörelse, i de fall då bolaget bildats och det fartyg som tillhör bolaget antecknats i trafik- och transportregistret eller i fartygsregistret i redarnas namn år 1983 eller senare.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

29.

Lag

om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 11 § 1 mom., sådant det lyder i lag 914/2016, som följer:

11 §

Exceptionell teknisk uppfinning

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan marin utrustning som betraktas som en exceptionell teknisk uppfinning placeras ombord på ett fartyg trots att utrustningen inte uppfyller kraven i 4 § 1 mom. En förutsättning är att tillverkaren av utrustningen eller dennes behöriga representant påvisar för Trafiksäkerhetsverket att utrustningen är minst lika effektiv som marin utrustning som har försetts med rattmärke och som är avsedd för motsvarande bruk. Trafiksäkerhetsverket kan på bekostnad av tillverkaren eller dennes behöriga representant anlita utomstående provnings- eller kontrolltjänster eller andra tjänster för att påvisa motsvarande effektivitet. Det som föreskrivs ovan i detta moment tillämpas också på fartyg som överförs till trafik- och transportregistret eller till det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland från registret i en medlemsstat i Europeiska unionen.

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

30.

Lag

om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006) 8 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1334/2009, samt

ändras 5 § 1 mom., sådant det lyder i lag 1334/2009, som följer:

5 §

Sjömansregistret

För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden ska kunna registreras på ett tillförlitligt sätt ska Trafiksäkerhetsverket som en del av det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017) föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg.

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

31.

Lag

om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) 9 § 4 mom. samt ändras 3 § 3 punkten som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med
— —
3) *sjömansläkare* en sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017),
— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

32.

Lag

om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 3 § 3 och 4 mom., 16–21 §, 22 § 2 mom., 24 §, 33 § 2 mom. och 39 § 4, 5 och 7 punkten, av dem 3 § 3 och 4 mom., 16–18 §, 22 § 2 mom., 33 § 2 mom. och 39 § 5 punkten sådana de lyder i lag 95/2013, 19 och 21 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 95/2013 och 20 § sådan den lyder i lag 878/2014, samt

ändras 1 § 1 mom., rubriken för 2 kap., 5 § 4 mom., 15 §, rubriken för 33 § och 41 § 1 mom., av dem 5 § 4 mom. och rubriken för 33 § sådana de lyder i lag 95/2013, 15 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1321/2011 och 95/2013 samt 41 § 1 mom., sådant det lyder i lag 878/2014, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om fartygsbemanning och vakthållning.

— —

2 kap.

Fartygsbemanning och vakthållning

— —

5 §

Betryggande bemanning

— —

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om bemanningen av fritidsbåtar, hyresbåtar och fartyg i inrikes fart.

15 §

Behörighetsbrev för nöjesfartygs befälhavare

Nöjesfartygs befälhavare ska ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

33 §

Gränserna för fartområden i inrikes fart

— —

41 §

Ändringssökande

Beslut av Trafiksäkerhetsverket i ärenden som gäller återkallande av certifiering enligt 28 § får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen med iakttagande av förvaltningsprocesslagen (586/1996).

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

33.

Lag

om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 2 § 7 punkten som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
— —
7) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),
— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

34.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) 2 § 1 mom. 4, 6 och 7 punkten, av dem 2 § 1 mom. 7 punkten sådan den lyder i lag 74/2015, samt

fogas till 2 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 74/2015, nya 4 a- och 8 a-punkter som följer:

2 §

Uppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska

— —

4) sörja för uppgifter i anslutning till trafikmarknaden, främjande av mobilitetstjänster och utveckling av trafiksystemet inom sitt verksamhetsområde,

4 a) främja digitalisering i anslutning till trafiken och trafikmarknaden samt möjliggöra genomförandet av experiment, forskning och innovationer i anslutning till trafik och transport,

— —

6) sköta intecknings-, beskattnings- och registreringsuppgifter samt informationstjänstuppgifter inom sitt verksamhetsområde,

7) utfärda de tillstånd, godkännanden och andra beslut som krävs inom verksamhetsområdet och sörja för ordnandet av bedömningen av behörigheter,

— —

8 a) sköta de uppgifter som tilldelats verket i anslutning till prissättning av transporter,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

35.

Lag

om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 10 § 1 mom. som följer:

10 §

Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan

Ett bolag vars passagerarfartyg är inskrivet i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland ska upprätta ett system för personlistor, om bolaget i enlighet med 5 § ska räkna och anmäla antalet personer ombord på passagerarfartyget eller i enlighet med 6 § ska anteckna och anmäla de ombordvarandes personuppgifter. På samma eller liknande rutter får det inte användas olika system utan särskilda skäl.

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

36.

Lag

om ändring av 23 och 24 § i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010) 23 § 1 mom. 2 punkten och 24 § 1 mom. 3 punkten som följer:

23 §

Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för drivandet av och ändamålet med registret:

2) av de myndigheter som för register över fartyg, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,

24 §

Utlämnande av uppgifter som innehåller personuppgifter

Trots 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får sådana uppgifter i registret som innehåller personuppgifter lämnas ut i form av kopior och utskrifter eller med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt

— —

3) till Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och upprätthållande av trafik- och transportregistret,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

37.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i sjölagen (674/1994) 15 kap. 26–28 § sådana de lyder i lag 77/2015, samt

ändras 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 1 § 4 mom. 2 punkten, 2 §, 4 § 1 mom., 6 §, 2 kap. 1 §, 4 kap. 1 § 2 mom., 5 kap. 1 § 1 mom., 14 § 3 mom., 15 § 1 mom. 5 punkten, 10 a kap. 6 § och 8 § 1 mom., 11 a kap. 7 § 1 mom. samt 15 kap. 24 § 1 mom., av dem 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 1 kap. 1 § 4 mom. 2 punkten och 11 a kap. 7 § 1 mom. sådana de lyder i lag 860/2016, 4 kap. 1 § 2 mom. sådant det lyder i lag 234/1995, 10 a kap. 6 § sådan den lyder i lag 686/2008, 10 a kap. 8 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1688/2009 samt 15 kap. 24 § 1 mom. sådant det lyder i lag 249/2017, som följer:

I AVDELNINGEN

Fartyg

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

1 §

Ett fartygs nationalitet

— —

I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

— —

4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

— —

I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

— —

2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

— —

2 §

Fartygs registrering

Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart ska vara infört i trafik- och transportregistret i enlighet med lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland i enlighet med lagen om fartygsregister (512/1993).

4 §

Ett fartygs hemort

Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

— —

6 §

Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse

Om någon överlåter ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera, och om den till vilken den senare överlåtelsen skedde har fått sitt förvärv antecknat i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland, är en tidigare överlåtelse utan verkan mot förvärvaren om förvärvet skedde i god tro och mot vederlag.

2 kap.

Fartygs registrering

1 §

Fartygs registrering i trafik- och transportregistret och i fartygsregistret

Bestämmelser om fartygs registrering finns i lagen om transportservice och i lagen om fartygsregister.

4 kap.

Kvarstad på fartyg

1 §

Tillämpningsområde

— —

Bestämmelserna i kapitlet gäller fartyg som är införda i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket, det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller ett motsvarande utländskt register.

— —

5 kap.

Partrederi

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas då två eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

— —

14 §

En redares ansvar

— —

Den som har överlåtit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

15 §

Upplösning av ett partrederi

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

— —

5) partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts ur trafik- och transportregistret eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

— —

10 a kap.

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

6 §

Försäkringsplikt för finska fartyg

Den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland och som har en bruttodräktighet som överstiger 1 000 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller inneha någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan fördragsslutande stat, intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

8 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat över den försäkring eller ekonomiska säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

— —

11 a kap.

Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

7 §

Certifikat över försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte har registrerats i någon stat som är part i Nairobikonventionen.

15 kap.

Befordran av passagerare och resgods

24 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4 a i bilaga I till Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Denna lag träder i kraft den 20 .

38.

Lag

om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) det inledande stycket i 4 § 1 mom., 5 § 2 och 3 mom. och 17 § 1 mom. 4 punkten, av dem det inledande stycket i 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 967/2008 och 17 § 1 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 1317/2009, som följer:

4 §

Inskrivning i handelsfartygsförteckningen

Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i Finland registrerade

— —

5 §

Avförande ur handelsfartygsförteckningen

— —

Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra fartygets finska ägare eller den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland, om avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska registret.

Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra den som för fartygsregistret på Åland, om avförandet gäller ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret och avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska registret.

17 §

Stödmyndighetens rätt att få uppgifter

Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att

— —

4) av Trafiksäkerhetsverket för utredning och kontroll av förutsättningarna för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och beviljande av stöd enligt denna lag få uppgifter om fartygs besiktning och bemanning och om registeranteckningar som gäller fartygen.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

39.

Lag

om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om sjömanspensioner (1290/2006) 139 § 1 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 296/2015, som följer:

139 §

Anmälningar som krävs för ordnandet och skötseln av pensionsskydd.

För ordnandet och skötseln av pensionsskydd ska arbetsgivaren anmäla sina identifieringsuppgifter till pensionskassan och göra en månadsanmälan till pensionskassan separat för var och en av de arbetstagare som varit anställda hos arbetsgivaren under kalendermånaden. Månadsanmälan till pensionskassan ska göras senast den 10 dagen i den andra kalendermånaden efter arbetsmånaden och i anmälan ska i enlighet med pensionskassans anmälningsförfarande uppges

— —

4) arbetstagarens tjänsteställning i Trafiksäkerhetsverkets trafik- och transportregister vid utgången av kalendermånaden.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

40.

Lag

om ändring av 14 § sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 14 § 2 mom. 1, 3, 6 och 7 punkten, sådana de lyder, 14 § 2 mom. 1 och 7 punkten i lag 1660/2009, 14 § 2 mom. 3 punkten i lag 865/2014 och 14 § 2 mom. 6 punkten i lag 429/2014, som följer:

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

— —

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

1) uppgifter om fordon och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och ur det fordonsregister som Ålands landskapsregering för,

— —

3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens automatiska nödradiosändare som förs av Kommunikationsverket,

— —

6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och ur det fritidsbåtsregister som registermyndigheten i landskapet Åland för,

7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och ur det fartygsregister som Statens ämbetsverk på Åland för,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

41.

Lag

om ändring av 9 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 4 punkten, sådan den lyder i lag 1720/2015, som följer:

9 §

Utöver det som föreskrivs i punktskattelagen är följande produkter befriade från punktskatt och försörjningsberedskapsavgift:

— —

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata fritidsbåtar; bränslen för fiskefartyg är dock skattefria till den del de används för kommersiellt fiske, under förutsättning att fiskefartyget har antecknats i det fiskefartygsregister för insjövatten som avses i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016), det fiskefartygsregister som avses i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010), det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller ett motsvarande fiskefartygsregister enligt lagstiftningen för landskapet Åland och att den berörda kommersiella fiskaren har antecknats i det register över kommersiella fiskare som avses i 94 § 1 mom. 1 punkten i lagen om fiske eller i motsvarande register för yrkesfiskare enligt lagstiftningen för landskapet Åland,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

42.

Lag

om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i räddningslagen (379/2011) 89 § 4 mom. 1 punkten, och 90 § 3 mom., av dem 89 § 4 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1171/2016, som följer:

89 §

Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter

— —

Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och fullgörandet av räddningsverksamheten

1) från Trafiksäkerhetsverket få sådana uppgifter ur det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för att räddningsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter,

— —

90 §

Rätt att få information för befolkningsskyddsuppgifter

— —

Räddningsmyndigheterna och kommunikationsministeriet har trots sekretessbestämmelserna rätt att för evakuering och annat befolkningsskydd avgiftsfritt få nödvändiga uppgifter om följande som föreskrivs i trafik- och transportregistret:

1) ägare eller innehavare av ett fordon,

2) fysiska personer som har ansökt om körkortstillstånd eller som har körkortstillstånd, körkort eller körrätt,

3) adress och annan kontaktinformation som förts in i registret i fråga om fysiska personer,

4) uppgifter om beviljande, slag och klass av körkortstillstånd, körkort och körrätt samt andra motsvarande uppgifter, och

5) tekniska data, identifieringsuppgifter och kommersiella uppgifter om fordon.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

43.

Lag

om ändring av bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 2 § 3 mom., 17 § 2 mom. och 18 § 1 mom. som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

— —

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift bestämmelserna i V avd. i lagen om transportservice (320/2017).

17 §

Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning

— —

Besiktningsförrättaren ska vid periodisk besiktning kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala bränsleavgift. Ett fordon betraktas som belagt med användningsförbud när försummelse att betala bränsleavgift finns antecknad i trafik- och transportregistret, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att avgiften har betalts eller uppvisas ett beslut enligt 16 § 2 mom. om upphävande av användningsförbud.

— —

18 §

Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift

Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i V avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

44.

Lag

om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 8 a § 2 och 3 mom., sådana de lyder i lag 843/2009, som följer:

8 a §

Gemenskapsbestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

— —

Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland.

Artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom regionaltågstrafiken på följande banavsnitt:

1) Helsingfors–Kyrkslätt,
2) Helsingfors–Karis,
3) Helsingfors–Vandaforsen–Flygplatsen–Sandkulla–Helsingfors,
4) Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors,
5) Helsingfors–Lahtis,
6) Lahtis–Riihimäki.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———————

45.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i järnvägslagen (304/2011) 3 § och 10–15 §, , 69 § 5 mom. och 94 § 2 mom., av dem 3 och 12 § sådana de lyder i lag 1394/2015 och 11 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1220/2015 och 1394/2015,

ändras 2 § 1 mom. 19 punkten, 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 §, rubriken för 73 a § och 73 a § 1 och 2 mom. samt 81 §, av dem 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., rubriken för 73 a § och 73 a § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1394/2015, 68 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 939/2013 och 81 § sådan den lyder i lag 939/2013, samt

fogas till lagen en ny 68 a §, till 85 § ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., och en ny 94 b § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

— —

19) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

— —

20 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession enligt II avd. 5 kap. 3 § 1 punkten i lagen om transportservice och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

— —

35 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen

ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

— —

68 §

Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan onödigt dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 57 § lämna Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

1) fordonets ägare eller innehavare,
2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

68 a §

Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har för skötseln av inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådana uppgifter som Trafiksäkerhetsverket med stöd av V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice för in i registret. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som anges vid registreringen av fordon.

73 a §

Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och Trafiksäkerhetsverket

Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med Trafiksäkerhetsverket, som är tillståndsmyndighet och nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna enligt järnvägsmarknadsdirektivet, i syfte att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.

Regleringsorganet kan ge Trafiksäkerhetsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Trafiksäkerhetsverket kan ge regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.

— —

81 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Innehavare av säkerhetstillstånd ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering

och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

85 §

Straffbestämmelser

— —

En förare eller en person som sköter en annan uppgift som väsentligt påverkar säkerheten i tågtrafiken som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken* dömas till böter.

— —

94 b §

Nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken får inte utföras av en person som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken får inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan liknande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

46.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) 4 § som följer:

4 §

Förseelser som gäller körhandlingar för ett motordrivet fordon

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar
— —

1) enligt 66 s § 2 mom. i fordonslagen,
2) enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den,
3) enligt artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006,
4) enligt 32 § i körkortslagen (386/2011),
5) enligt II avd. 3 kap. 13 § i lagen om transportservice (320/2017).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

47.

Lag

om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom. 6 och 7 punkten samt

ändras 3 § 2 mom. 5 punkten, 11 § 2 mom. samt 17 och 23 §, som följer:

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

— —

Strafforder utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

— —

5) bestämmelserna om taxi-, person- och godstrafik i lagen om transportservice (320/2017),

— —

11 §

Delgivning

— —

Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ett ordningsbotsföreläggande och dess bilagor trots det som föreskrivs i 1 mom. sändas per post till den som har gjort sig skyldig till förseelsen, antingen på den adress som denne har uppgett eller på den adress som framgår av trafik- och transportregistret. Ordningsbotsföreläggandet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. Mottagaren anses ha fått del av ordningsbotsföreläggandet den sjunde dagen efter det att ordningsbotsföreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på ordningsbotsföreläggandet.

— —

17 §

Sändande av ett ordningsbotsföreläggande

Ordningsbotsföreläggandet och dess bilagor sänds till mottagaren per post på den adress som framgår av trafik- och transportregistret. Ordningsbotsföreläggandet ska sändas utan dröjsmål och senast tre veckor från dagen för förseelsen. Om den som ansvarar för användningen av en bil i enlighet med 15 § 2 mom. uppger den skyldiges identitet, får ordningsbotsföreläggandet likväl sändas inom två veckor efter att polisen har fått uppgiften. Mottagaren anses ha fått del av föreläggandet den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på föreläggandet.

23 §

Skriftlig anmärkning

Om en förseelse som avses i 14 § 1 eller 2 punkten med hänsyn till omständigheterna är ringa, kan den som har registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som har använts vid förseelsen ges en skriftlig anmärkning, utan att några andra åtgärder vidtas. Anmärkningen ges av en polisman och sänds till den person som fått anmärkningen på den adress som framgår av trafik- och transportregistret.

Denna lag träder i kraft den 20 .

48.

Lag

om ändring av 42 och 91 § i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014) 42 § 1 mom. 3 punkten och 91 § 1 mom. 7 punkten, som följer:

42 §

Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register

För skötsel av ett uppdrag enligt 35 § har huvudstaben trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas, som följer:

— —

3) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) uppgifter om trafikmedlets ägare och innehavare,

— —

91 §

Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register vid förebyggande och avslöjande av brott

För skötseln av ett uppdrag enligt 86 § 1 mom. har de tjänstemän som förebygger och avslöjar brott inom försvarsmakten trots sekretessbestämmelserna rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas:

— —

7) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice uppgifter om trafikmedlets ägare och innehavare,

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

49.

Lag

om ändring av 24 a § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) 24 a § 2 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 312/2011, som följer:

24 a §

Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården

— —

I registret införs följande uppgifter:

— —

4) uppgift om rätt att vara verksam som sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017) och om den utbildning som rätten grundar sig på samt om sjömansläkarens arbetsplats med kontaktuppgifter,

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

50.

Lag

om ändring av 14 § i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016) 14 § 1 mom. 2 punkten som följer:

14 §

Uppgifter i olycksdataregistret

I olycksdataregistret införs förutom personernas identifikationsuppgifter även för utredningen av olyckan behövliga uppgifter enligt följande:

— —

2) uppgifter om trafikbrott ur straffregistret och bötesregistret,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

51.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 6 a kap. och 105 a §, sådana de lyder, 6 a kap. i lag 401/2005 och 105 a § i lagarna 401/2005 och 441/2011, samt

ändras 63 § 3 mom. och 106 §, sådana de lyder, 63 § 3 mom. i lag 329/2017 och 106 § i lag 1082/2012, som följer:

63 §

Allmänna krav på förare

— —

Bestämmelser om körkort som krävs av förare finns i körkortslagen och om annan nödvändig behörighet i lagen om transportservice (320/2017) och lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

106 §

Anmälan om beslut som gäller trafikbrott

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen och domstolen till trafik- och transportregistret anmäla uppgift om straff som meddelats för trafikbrott och trafikförseelse vid framförande av motordrivet fordon eller uppgift om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, om domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och som det finns en anteckning om i fordonstrafik- och transportregistret. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitisförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till trafik- och transportregistret. Bestämmelser om myndighetens anmälningsskyldighet vid körförbud och vid trafikbrott och trafikförseelser som ligger till grund för körförbud finns i körkortslagen.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

52.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om utsökningsavgifter (34/1995) 2 § 4 mom. som följer:

2 §

Utsökningsavgifter

— —

För försäljning av en utmätt fastighet, ett outbrutet område, ett fartyg som antecknats i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som drivs av Statens ämbetsverk på Åland, ett luftfartyg, en aktie i bostads- eller fastighetsbolag eller exekutiv auktion av inteckningsbara fordon och arbetsmaskiner enligt 1 § lagen om inteckning i bil (810/1972) uppbärs utöver en tabellavgift en försäljningsavgift.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

53.

Lag

om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i beredskapslagen (1552/2011) 71 § 2 mom. och 79 § 4 mom. som följer:

71 §

Inköpstillstånd för flytande bränsle

— —

Polisinrättningens trafikbränsleenhet beviljar ägare eller innehavare av i trafik- och transportregistret införda i 1 mom. avsedda motorfordon inköpstillstånd för bränsle, vilka berättigar tillståndsinnehavaren att under en viss period köpa den mängd bränsle som anges i tillståndet. Tillstånd att köpa flytande bränsle för ett motorfordon som är infört i ett utländskt register och vars innehavare inte har hemkommun i Finland kan beviljas av trafikbränsleenheten vid den polisinrättning till vilken ansökan lämnats.

— —

79 §

Tryggande av sjötransporter

— —

Kommunikationsministeriet kan under undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten för tryggande av för samhället livsviktiga sjötransporter förbjuda Trafiksäkerhetsverket att för en tid av högst sex månader åt gången avföra ett fartyg ur Finlands trafik- och transportregister.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

54.

Lag

om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag 520/2010, som följer:

18 §

Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter

— —

Den registeransvarige som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017) ska tillställa Skatteförvaltningen de uppgifter om vägtrafik i trafik- och transportregistret som behövs för beskattningen.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

55.

Lag

om registrering av farkoster

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om farkostregistret (424/2014) 2 § 1 mom., 3–6 kap. samt 37 och 38 §, samt *ändras* rubriken för lagen, 1 §, 2 § 2 mom., 3 § 2 mom., 11 § 1 och 4 mom. samt 39 §, av dem 39 § sådan den lyder i lag 995/2016, som följer:

1 §

Registrering av farkoster

En farkost och dess motor ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017). Registerförare är Trafiksäkerhetsverket.

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

— —

Farkoster som registrerats i trafik- och transportregistret får inte samtidigt vara införda i det fartygsregister enligt fartygsregisterlagen (512/1993) som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010).

— —

3 §

Registreringspliktiga farkoster

— —

Också sådana farkoster som inte är registreringspliktiga med stöd av denna lag kan införas i trafik- och transportregistret.

11 §

Registreringsbevis

Trafiksäkerhetsverket antecknar uppgifterna om farkosten i trafik- och transportregistret och utfärdar ett registreringsbevis över första registrering av en farkost. I registreringsbeviset antecknas namnet på farkostens ägare och innehavare. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska uppgifter om en farkost och dess motor som ska antecknas i registreringsbeviset.

— —

Registreringsbeviset ska medföras vid användning av en farkost, om de uppgifter om farkosten som antecknats i trafik- och transportregistret inte kan påvisas på annat sätt. En registre-

ringsanmälan om första registrering som gjorts i farkostregistret berättigar dock till att använda farkosten utan registreringsbevis i 30 dagar från det att registreringsanmälan gjorts.

— —

39 §

Farkostregistreringsförseelse

Bestämmelser om ordningsbot som enda straff för en förseelse som gäller registrering av farkost vid överträdelse av vad som föreskrivs om skyldigheter avseende registrering i 8 § 1 mom., 9 § 1 eller 2 mom. eller i 10 § 1 mom. samt vad som föreskrivs om användningsförbud i 5 § 1 mom., 12 § 2 mom. eller 13 § 3 mom. finns i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016).

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

56.

Lag

om ändring av 69 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014) 69 § 2 mom. 3 punkten som följer:

69 §

Utlämnande av registeruppgifter

— —

Trots sekretessbestämmelserna får uppgifter som behövs för användningsändamålet lämnas ut till

— —

3) Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och förvaltningen av trafik- och transportregistret,

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

57.

Lag

om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar (1307/2007) 2 § 3 mom., 5 § 1 mom. och 15 §, av dem 2 § 3 mom. sådant det lyder i lag 426/2014, som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

— —

Om inte annat föreskrivs i denna lag, gäller för användning och utlämning av uppgifter om bränsleavgiften vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017).

5 §

Avgiftsskyldig

Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är båtens ägare. Innehas båten av någon annan än ägaren, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om det i en båt som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den som genom brott fått båten i sin besittning. I avsaknad av andra uppgifter anses ägaren eller innehavaren till båten vara den som är införd som ägare eller innehavare i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice .

— —

15 §

Rätt att få uppgifter ur trafik- och transportregistret

De myndigheter som ansvarar för bränsleavgiften har trots sekretessbestämmelserna och begränsningar av utlämnande av uppgifter rätt att få de för beskattningen och tillsynen nödvändiga uppgifterna ur trafik- och transportregistret med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Innan uppgifterna lämnas ut med hjälp av anslutningen ska den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften ge en redogörelse för att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

58.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om överlastavgift (51/1982) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 170/1996, som följer:

2 §

Betalningsskyldig

Den betalningsskyldige kan bestämmas på grundval av uppgift i trafik- och transportregistret, om inte uppgiften visas vara oriktig.

Denna lag träder i kraft den 20 .

59.

Lag

om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) 31 § 2 mom. 4 och 5 punkten, av dem 31 § 2 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 428/2014, som följer:

31 §

Bekämpningsmyndigheternas rätt till information

I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor rätt att trots sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:

— —

4) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur det fritidsbåtsregister som förs av registermyndigheten i landskapet Åland,

5) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

Helsingfors den 19 oktober 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Parallelltext

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) I avd. 1 kap. 1 §, i II avd. det inledande stycket till 1 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 3 § 3 mom., 6 § 1 mom. 3 punkten och 6 § 2 mom. 8 punkten, 9 § 2 mom., 15 § 1 mom., rubriken för 2 kap., 1 och 3 §, rubriken för 3 kap., 1 § 1 mom. och 2 §, III avd. 2 kap. 4 § 1 mom., 3 kap. 2 § 3 mom., 8 § 2 mom. och 4 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten, IV avd. 1 kap. 4 § 3 mom. 1 punkten, 7 § 1 mom., 8 §, rubriken för 9 § och 9 § 2 mom., 13 §, 2 kap. 1 § 1 mom., 2 § 3 mom., 3 § och rubriken för 4 §, V avd. 1 kap. samt VI avd. 1 kap. 1 § 1 mom. och 5 § samt 2 kap. 1 och 3 § samt

fogas till I avd. 1 kap. en ny 2 §, till II avd. 2 kap. nya 5 och 6 §, till 3 kap. nya 3–15 § och till avdelningen nya 4–13 kap., till III avd. 1 kap. en ny 4 §, till 2 kap. en ny 2a §, till 3 kap. 2 § nya 4–6 mom., till kapitlet en ny 11 § och till avdelningen ett nytt 5 kap., till IV avd. 1 kap. 2 § ett nytt 4 mom., till 9 § nya 3–5 mom. och till kapitlet nya 15–18 §, till 2 kap. 1 § nya 4 och 5 mom., till kapitlet en ny 3a §, till 4 § nya 4 och 5 mom., till kapitlet nya 6 och 7 § och till avdelningen nya 3 och 4 kap., till V avd. nya 2 och 3 kap., samt till VI avd. 1 kap. nya 2 a–2 c, 3 a–3 g och 6–10 § och till 2 kap. nya 4–6 §

som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
AVDELNING I	AVDELNING I
Allmänt	**Allmänt**
1 kap.	1 kap.
Almänna bestämmelser	**Allmänna bestämmelser**
1 §	1 §
Definitioner	*Tillämpningsområde*
I denna lag avses med 1) yrkesmässig transport på väg transport av personer eller gods på väg mot ersättning i förvärvssyfte, 2) transporttjänster yrkesmässig transport av personer eller gods, 3) taxitrafik yrkesmässig persontransport på väg med en sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung	*Denna lag tillämpas på transporttjänster, på persontillstånd i samband med dem samt på trafik- och transportregistret.* *Denna lag tillämpas på tjänsteleverantörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars omfattas av finländsk rättskipning. Lagen tillämpas också på leverantörer av transporttjänster som trafikerar en tjänst med start eller slutpunkt i Finland eller som*

fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002),

4) förmedlingstjänster förmedling av transporter mot ersättning med undantag för förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter,

5) trafiktjänster alla offentliga eller privata tjänster eller kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,

6) mobilitetstjänster trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem,

7) kombinationstjänster skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster.

Med de tjänster som nämns i 1 mom. avses endast tjänster inom vägtrafiken, om inte något annat föreskrivs nedan.

(2 § fogas)

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *transporttjänster* yrkesmässig transport av personer eller gods,

2) *förmedlingstjänster* förmedling avtransporter mot ersättning, dock inte förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter och paketresor som avses i lagen om paketresor (1079/1994),

3) *trafiktjänster* offentliga eller privata tjänster *och* kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,

4) *mobilitetstjänster* trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem,

5) *kombinationstjänster* skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster,

6) *EES-stat* stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

7) *persontillstånd* personliga tillstånd, kompetenser, tilläggskompetenser, behörigheter, kvalifikationer rättigheter att framföra trafikmedel och godkännanden som beviljas

går via Finland.

fysiska personer och vilkas existens kan styrkas med en licens, ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörighet, ett kompetensbevis, ett intyg över godkännande eller något annat motsvarande dokument i elektroniskt format eller på papper,

8) *tillstånd för verksamhetsutövare* verksamhetstillstånd eller ett motsvarande godkännande som berättigar till att utöva tillståndspliktig, i regel yrkesmässig verksamhet,

9) *dokument* ett elektroniskt dokument eller ett dokument i pappersform.

AVDELNING II

Trafikmarknaden

1 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §

Transport av personer och gods på väg

Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EU:s förordning om trafikidkare) behövs för

— — — — — — — — — — — — — — —

2 §

Taxitrafik

För bedrivande av taxitrafik krävs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktrafiktillstånd som avses i 1 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.

AVDELNING II

Trafikmarknaden

1 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (yrkesmässig transport på väg) behövs tillstånd. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare,* behövs för

— — — — — — — — — — — — — — —

2 §

Taxitrafik

För yrkesmässig transport av personer på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (taxitrafik) behövs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som av-

	ses i 1 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3 §	3 §
Beviljande av person- och godstrafiktillstånd	*Beviljande av person- och godstrafiktillstånd*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
En förutsättning för beviljande av persontrafik- och godstrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig uppfyller kraven enligt 1 mom. *2* och 5 punkten. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ha gott anseende *på det sätt* som avses i 6 §.	Utöver *det* som föreskrivs i 1 och 2 mom. är en förutsättning för beviljande av person- och godstrafiktillstånd att *den ansvariga person för trafiken som sökanden utnämnt* uppfyller kraven *enligt artiklarna 4, 6 och 8 i EU:s förordning om trafikidkare samt* enligt 1 mom. 5 punkten *i denna paragraf*. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen *för ett* företag som *är sökande* ha *sådant* gott anseende som avses i 6 §.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6 §	6 §
Gott anseende hos fysiska personer	*Gott anseende hos fysiska personer*
En trafikansvarig eller en fysisk person som söker eller innehar tillstånd har inte gott anseende, om	En trafikansvarig eller en fysisk person som söker eller innehar tillstånd har inte gott anseende, om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) han eller hon under de senaste två åren har dömts till fängelse- eller bötesstraff eller påförts sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 1 eller 2 punkten.	3) han eller hon under det senaste *året har dömts till fängelsestraff för en gärning som avses i 1 eller 2 punkten eller förelagts bötesstraff eller påförts andra sanktioner för sammanlagt* minst fyra sådana gärningar som avses i 1 eller 2 punkten.
En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet kan föreligga när	En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet kan föreligga när
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafi-	8) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafi-

kidkare.

9 §

Ändring och förnyande av tillstånd

— — — — — — — — — — — — — — —

Om ansökan om förnyande av *persontrafik- eller godstrafik*tillstånd har anhängiggjorts senast en månad före tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortsätta med det tillstånd som ska förnyas tills ärendet *har* avgjorts.

15 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och i 14 § avsedda tjänsteleverantörer ska se till att de fordon som används i trafik är införda i det register som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.

2 kap.

Internationella vägtransporter

1 §

Transporttillstånd för internationell trafik

Med transporttillstånd för internationell trafik avses ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands.

kidkare *eller en allvarlig överträdelse enligt den förteckning som kommissionen upprättat med stöd av artikel 6.2.b i den förordningen.*

9 §

Ändring och förnyande av tillstånd

— — — — — — — — — — — — — — —

Om *en* ansökan om förnyande av tillstånd har *väckts* senast en månad *för* tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken *fortsättas* med *stöd av* det tillstånd som ska förnyas tills ärendet avgjorts.

15 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av taxi-, person- eller godstrafiktillstånd och *sådana* tjänsteleverantörer *som avses* i 14 § ska se till att de fordon *de använder för trafiken* är *registrerade i det trafik- och transportregister* som avses i *V avd. 1 kap. 1 § i denna lag* och att *som deras användningsändamål har uppgetts tillståndspliktigt bruk*.

2 kap.

Internationella vägtransporter

1 §

Definition av internationell vägtransport

I detta kapitel avses med

*1) **transporttillstånd för internationell trafik** ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands eller med stöd av vilket internationell passagerartrafik mellan Finland och en annan stat får bedrivas med buss.*

*2) **internationell kombinerad transport** transport av gods mellan Europeiska ekonomiska samarbetsområdets medlemsstater i fall då en lastbil, släpvagn, påhängsvagn med eller utan dragbil eller ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång*

	används för transport på väg den inledande och avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km och vägtransporten sker
	a) mellan den plats där godset lastas och närmaste lämpliga pålastningsstation för järnväg,
	b) mellan närmast lämpliga urlastningsstation för järnväg och den plats där godset lossas, eller
	c) inom en radie av 150 km fågelvägen från den hamn vid inre vattenvägar eller havet därifrån godset skeppas eller där det lossas.
3 §	3 §
Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter	*Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter*
Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för internationell trafik för utrikestransporter. Tillståndsansökan ska innefatta de uppgifter som tillståndsmyndigheten har begärt och som behövs för behandlingen av ansökan. Om endast en del av de sökande kan beviljas tillstånd på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillstånd beviljas de sökande vars transport effektivast utnyttjar den transporträtt som hänför sig till det tillstånd ansökan gäller.	*Den som ansöker om transporttillstånd för internationell trafik för utrikestransporter eller på bilaterala avtal baserat tillstånd för passagerartrafikrutter som överskrider riksgränserna ska i tillståndsansökan lämna de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har begärt och som behövs för behandling av ansökan.*
	Om endast en del av de sökande kan beviljas transporttillstånd för internationella transporter på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillstånd beviljas de sökande vars transport effektivast utnyttjar den transporträtt som hänför sig till det tillstånd som ansökan gäller. Om endast en del av de sökande kan beviljas på bilaterala avtal baserat tillstånd för passagerartrafikrutter som överskrider riksgränserna på grund av det ringa antalet tillstånd, ska det beviljas dem som först ansökt om tillstånd.
(5 § fogas)	5 §
	Rättigheter vid internationella kombinerade transporter
	Transportörer, som är etablerade i en EES-stat och som uppfyller villkoren för att driva transportverksamhet och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater, har i samband med en kombine-

rad transport mellan medlemsstater rätt att som en integrerad del av denna utföra en vägtransport, oavsett om detta innebär en gränspassage mellan Finland och en EES-stat.

(6 § fogas)

6 §

Kombinerade transporter

Om en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning, ska i transportdokumentet utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag noggrant anges pålastnings- och urlastningsstationen för järnvägssträckan samt lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter ska anges i dokumentet innan transporten genomförs och bestyrkas genom en stämpel eller på något annat jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släp- eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning på den avslutande sträckan transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport för andras räkning ska krävs för transporten inte det i 1 mom. angivna dokumentet, men för transporten ska ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

När avsändaren som en del av en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande transporten på väg i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter (31962L2005) (godstransport på väg för annans räkning), får trots definitionen i direktivet den som ska ta emot godset transportera det för egen räkning på den avslutande sträckan med en dragbil i sin besittning, även om släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande transporten i en internationell kombinerad transport utförs av avsändaren med dragbil som är i avsändarens besittning, men vars släpvagn eller påhängsvagn har registrerats eller hyrts av den som ska ta emot godset, ska trots vad som sägs i

3 kap.

Krav på förare

1 §

Krav på taxiförare

En förare som är verksam inom taxitrafiken (taxiförare) ska ha körtillstånd för taxiförare.

— — — — — — — — — — — — — —

2 §

Giltighet och förnyande av körtillstånd för taxiförare

Körtillstånd för taxiförare gäller fem år från den dag det beviljats. Körtillståndet kan förnyas på ansökan hos Trafiksäkerhetsverket. Vid förnyande tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd.

(3 § fogas)

det direktiv som nämns i 3 mom. även den inledande transporten anses utföras för egen räkning, om mottagaren utför den avslutande delen av landsvägstransporten för egen räkning i enlighet med direktivet.

3 kap.

Krav på förare *i vägtrafik*

1 §

Krav på taxiförare

En fysisk person som är verksam som förare inom taxitrafiken (*taxiförare*) ska ha körtillstånd för taxiförare.

— — — — — — — — — — — — — —

2 §

Giltighet för och förnyande av tillstånd för taxiförare

Ett körtillstånd för taxiförare är i kraft fem år från det datum då det beviljas. För taxiförare som fyllt 68 år är tillståndet i kraft två år från det datum då det beviljas.

Ett körtillstånd kan förnyas genom på ansökan till Trafiksäkerhetsverket. För förnyande av körtillstånd gäller vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 1 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. Om den som ansöker om förnyelse av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 1 § 3 mom., kan tillståndet ändå förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

3 §

Krav på lastbils- och bussförare

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon, ska i vägtrafik ha yrkeskompetens och uppfylla kraven på minimiålder. I de fall då det av föraren krävs ett körkort för framförande av

lastbil, ska föraren uppfylla de krav för yrkeskompetens som avses i detta kapitel. Yrkeskompetens krävs också av medborgare i andra EES-stater samt av sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i en EES-stat.

Den som har förvärvat yrkeskompetens som lastbils- eller bussförare får framföra lastbilar och bussar, eller fordonskombinationer där de ingår, i de klasser som motsvarar förarens körrätt.

Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om

1) fordonets största konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,

2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitala akutsjukvården, försvarsmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,

3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller när ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,

4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsväsendet, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,

5) fordonet används för körundervisning som ges för erhållande av körrätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning enligt denna lag,

6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter,

7) en buss som får framföras med körrätt av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport

av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

4 §

(4 § fogas)

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ska förvärvas enligt denna lag om förarens permanenta bosättningsort enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort är i Finland. Sådana förare som avses i 3 § 1 mom. som är medborgare i andra länder och som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i en EES-stat ska förvärva grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag, om föraren är anställd hos ett företag i Finland eller har beviljats arbetstillstånd i Finland.

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare förvärvas genom avläggande av utbildning för grundläggande yrkeskompetens enligt bestämmelserna i detta kapitel. Utbildningen får också avläggas i snabbare tempo. Utbildningen innefattar ett teoriprov. Genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens förvärvas grundläggande yrkeskompetens för fem år och den kan förlängas för fem år åt gången genom fortbildning.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare enligt 2 mom. ska dessutom en sådan utbildning genomföras som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *EU-förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport*, och som berör personal, inbegripet förare, som direkt har att göra med passagerarna.

Närmare bestämmelser om utbildning enligt denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

(5 § fogas)

Minimiålder för lastbils- och bussförare

Lastbilar i klass C och fordonskombinationer i klass CE får framföras av fysiska personer som har fyllt 18 år eller, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, 21 år. Lastbilar i klass C1 och fordonskombinationer i klass C1E får framföras av den som har fyllt 18 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo.

Bussar i klass D och fordonskombinationer i klass DE får framföras av fysiska personer som har fyllt 21 år eller, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo, 23 år. Bussar i klass D1 och fordonskombinationer i klass D1E får framföras av den som har fyllt 21 år.

Bussar i klass D och fordonskombinationer i klass DE får trots 2 mom. i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter framföras av den som har fyllt 21 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbbare tempo.

Den som har genomfört utbildning för grundläggande yrkeskompetens annat än genom utbildning i snabbare tempo i samband med yrkesutbildning som avses i artikel 3.1.a i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, får framföra bussar i klass D1 eller i klass D i Finland, med undantag för Åland, om han eller hon har fyllt 18 år och har erhållit körrätt för fordonet. Bestämmelser om de begränsningar som gäller utövande av bussföraryrket före 20 års ålder finns i 5 mom.

En i 4 mom. avsedd förare som inte har fyllt 20 år får framföra bussar i klass D endast i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter och flytta fordon i klass D utan passagerare.

6 §

(6 § fogas)

Utbildning för grundläggande yrkeskompetens

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar undervisning i sådan kunskap och skicklighet som förutsätts av förare, omständigheter som inverkar på trafiksäkerheten och förarens och transporternas säkerhet samt i god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. De läroämnen som ingår i utbildningen samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan *direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik*. Bestämmelser om de läroämnen som avser passagerares rättigheter och som ska ingå i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens finns i läroämnesförteckningen i bilaga II punkt a i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens räcker 280 timmar, av vilka minst 20 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo räcker 140 timmar, av vilka minst 10 timmar ska vara körundervisning. Om den som genomgår utbildning för yrkeskompetens inte har körrätt för det fordon som ska användas vid körundervisningen, ska bestämmelserna om körkortsutbildning för motsvarande klass tillämpas vid körundervisningen.

Den som önskar bygga på sin yrkeskompetens för person- eller godstrafik till att också omfatta någon annan transportform ska avlägga en kompletterande utbildning i enlighet med artikel 5.5 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Den kompletterande utbildningen räcker 70 timmar, av vilka minst fem timmar ska vara körundervisning. I snabbare tempo räcker den 35 timmar, av vilka minst tre lektioner ska vara körundervisning.

Trafikföretagarbehörighet enligt rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa

transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter kan räknas till godo vid utbildningen.

Utbildningsstyrelsen fastställer den lär Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i och genomförandet av utbildningen samt om lektionernas längd och om tillgodoräknandet av en tidigare erhållen grundläggande yrkeskompetens eller av yrkeskunnande enligt artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare.

När utbildning meddelas i samband med sådan examensutbildning som avses i 3 § i lagen om yrkesutbildning, ska de examensgrunder som Utbildningsstyrelsen har fastställt iakttas i utbildningen. I examensgrunderna beaktas kraven enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och den statsrådsförordning som avses i 4 mom.

7 §

(7 § fogas)

Prov för grundläggande yrkeskompetens

I det teoriprov som ska avläggas som avslutning på utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska ingå minst en fråga för varje mål i den förteckning över läroämnen som avses i 6 § 1 mom.

Den som godkänns i provet får ett intyg över att grundläggande yrkeskompetens förvärvats eller över att den förvärvats genom utbildning i snabbare tempo. En anteckning om avlagd utbildning kan också tas in i det betyg som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning.

Närmare bestämmelser om provet och hur det ska genomföras får utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

(8 § fogas)

Undantag vid förvärvandet av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning

Ett prov som avses i 7 § kan avläggas stegvis under en sådan utbildning för grundläggande yrkeskompetens som innefattar avläggande av en examen eller samlad kompetens enligt 1 § i lagen om en referensram för examina och övriga samlade kompetenser

(93/2017) i enlighet med bestämmelserna om *yrkesutbildning* i artikel 3.1.a i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Under den utbildning som avses i 1 mom. får ett fordon eller en fordonskombination framföras i Finland utan yrkeskompetens av en studerande som

1) har körrätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs,

2) uppfyller kraven på minimiålder,

3) har ett godkännande av ett utbildningscentrum som godkänts för utbildning enligt 1 mom., som ger rätt att utan yrkeskompetens framföra fordonet eller fordonskombinationen för de transporter som utförs under utbildningen. Godkännandet ska bestyrkas med ett godkännandedokument som utbildningscentrumet utfärdar.

Godkännandedokumentet får avse transporter som utförs i Finland med undantag för Åland både under utbildningen och under loven mellan utbildningsperioderna. Närmare bestämmelser om godkännandet och om verksamheten som förare får utfärdas genom förordning av statsrådet.

9 §

Fortbildning

(9 § fogas)

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning i sådana läroämnen som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. Trafiksäkerhetsverket fastställer ett utbildningsprogram för fortbildningen.

Fortbildningen ska omfatta 35 timmar under en period på fem år. Över genomgången fortbildning ska ett intyg utfärdas. Ett intyg ska också utfärdas över ett avsnitt av fortbildningen som omfattar minst sju timmar utbildning.

En förare som har sin vanliga vistelseort i Finland eller som arbetar i Finland ska genomgå fortbildning enligt denna lag.

Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tidpunkten då den ska genomgås, hur den ska genomföras och övriga krav som

gäller fortbildningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

10 §

(10 § fogas)

Utbildningscentrum.

Vid godkännande av ett utbildningscentrum för utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning iakttas bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Som utbildningscentrum kan på ansökan godkännas:

1) en utbildningsanordnare som har ett anordnartillstånd enligt 22 § 1 mom. i lagen om yrkesutbildning (531/2017),

2) en annan anordnare av yrkesutbildning än de som avses i 1 punkten som har av Trafiksäkerhetsverket beviljat tillstånd att hålla bilskola och meddela förarundervisning för erhållande av körrätt för lastbil eller buss eller fordonskombinationer av dessa,

3) en enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning.

Undervisnings- och kulturministeriet godkänner de utbildningscentrum som avses i 1 mom. 1 punkten, om utbildningen ingår i den yrkesutbildning som ges vid ett utbildningscentrum. Trafiksäkerhetsverket godkänner de utbildningscentrum som avses i 1 mom. 2 och 3 punkten. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom som ett utbildningscentrum som ger fortbildning godkänna sådana andra företag, stiftelser eller sammanslutningar som med avseende på utbildningens art och omfattning har tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen.

I ansökan ska det beskrivas hur utbildningscentrumet och den utbildning som meddelas där uppfyller kraven. Godkännandet ges tills vidare, dock högst för den tid under vilken utbildningsanordnaren har rätt att meddela sådan yrkesutbildning som avses i 1 eller 2 punkten eller under vilken ett sådant tillstånd att hålla bilskola som avses i 1 mom. 2 punkten är i kraft. Om uppgifterna i ansökan ändras, ska utbildningscentrumet omedelbart informera den myndighet som godkänt utbildningscentrumet om detta. Närmare bestämmelser om krav på utbildningscentrum och om de uppgifter som ska lämnas i ansö-

kan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 §

Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen

(11 § fogas)

Ett utbildningscentrum ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en föreståndare som ansvarar för undervisningen samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. Ett utbildningscentrums ansvariga föreståndare ska styra, övervaka och utveckla undervisningen och utbildningen och också i övrigt de facto sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

Den som bedömer prov ska ha den sakkunskap och det yrkeskunnande som uppgiften kräver.

Lärarna ska ha de kunskaper som gäller lärande och pedagogik som undervisningsuppgiften förutsätter samt tillräcklig kännedom om branschen. Körlärare och föreståndare som ansvarar för undervisningen ska vid utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo ha behörighet för körundervisning för erhållande av körrätt för fordon av motsvarande klass som de fordon som används i undervisningen samt erfarenhet av branschen som skaffats genom verksamhet som förare eller körlärare. Utbildningscentrumet ansvarar för att undervisningspersonalen har den kännedom om undervisningssektorn och branschen och den lagstiftning som gäller branschen som undervisningsverksamheten förutsätter.

Den som studerar i en sådan utbildning som avses i 84 § 4 mom. i körkortslagen får vara lärare i utbildning för grundläggande yrkeskompetens, om

1) undervisandet ingår i utbildningen för en examensdel i en förberedande utbildning för en yrkesexamen som trafiklärare som ger rätt att arbeta som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen,

2) den studerande har tillstånd för undervisningspraktik enligt 91 § i körkortslagen och uppfyller övriga krav för undervisningspraktik.

De fordon som används vid körundervisningen ska motsvara den yrkeskompetens som avläggs och uppfylla kraven för fordon som används vid den undervisning som ges för körkort.

Närmare bestämmelser om behörighetsvillkor för föreståndare som ansvarar för undervisningen, för dem som bedömer prov och för lärare samt om de fordon och den övriga utrustning som ska användas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §

Förvaring av dokument som gäller utbildningen

(12 § fogas)

Utbildningscentrumet ska förvara de dokument som gäller ordnandet av fortbildning och dem som genomgått fortbildning så länge intyget över genomgången fortbildning kan användas för att ansöka om ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning om yrkeskompetens i körkortet. Därefter ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas. Uppgifter får för behandlingen av ett ansökningsärende lämnas till den som beviljar yrkeskompetensbevis eller körkortstillstånd.

13 §

Påvisande av yrkeskompetens

(13 § fogas)

Yrkeskompetens påvisas med ett yrkeskompetensbevis för förare eller en anteckning om yrkeskompetens som görs i körkortet. Uppgifter om yrkeskompetens ingår i det trafik- och transportregister som avses i avd. V 1 kap. 1 §. Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett yrkeskompetensbevis eller gör en anteckning om yrkeskompetens i körkortet för förare

1) som har förvärvat grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag,

2) som har upprätthållit sin yrkeskompetens enligt 9 §,

3) som har sådan giltig körrätt i Finland som krävs för yrkeskompetens.

En anteckning om yrkeskompetens som görs i ett yrkeskompetensbevis eller körkort är i kraft i fem år från utfärdandet av ett intyg

över avläggande av ett prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens eller över genomgången fortbildning. En ansökan om anteckning i körkortet görs hos Trafiksäkerhetsverket med beaktande av det som föreskrivs i körkortslagen om körkort och ansökan om körkort.

Föraren ska medföra ett sådant dokument som avses i 1 mom. vid körning och på begäran visa den för polisen eller någon annan trafikövervakare. Polisen får avbryta körningen om dokumentet inte medförs och yrkeskompetensen inte kan styrkas på något annat sätt i enlighet med 1 mom. Fortsatt körning får tillåtas om förarens identitet kan styrkas på tillförlitligt sätt. Föraren kan åläggas att styrka sin kompetens för polisen inom en utsatt tid.

14 §

Särskilda bestämmelser om påvisande av yrkeskompetens

(14 § fogas)

Yrkeskompetensbevis för förare ska följa modellen i bilaga II till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Innan ett yrkeskompetensbevis enligt 13 § ges ut till föraren får ett temporärt dokument av särskilda skäl ges ut som bevis över yrkeskompetensen. Ett temporärt dokument godkänns som bevis på yrkeskompetens endast i Finland med undantag för Åland.

En förares yrkeskompetensbevis kan postas till sökanden, varvid de bestämmelser om sändande av körkort per post som finns i körkortslagen och som utfärdats med stöd av den ska tillämpas.

Närmare bestämmelser om de anteckningar som påvisar yrkeskompetens, om utfärdande av temporära dokument och om ansökan om yrkeskompetensbevis får utfärdas genom förordning av statsrådet.

15 §

Erkännande av dokument över yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland

(15 § fogas)

Innehavare av dokument som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i land-

skapet Åland och som överensstämmer med 13 § 1 mom. får framföra lastbil eller buss i Finland. Bestämmelser om ömsesidigt erkännande av körkort och anteckningarna i dem finns i körkortslagen.

Bestämmelser om ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. En i 3 § 1 mom. avsedd medborgare i ett annat land som är anställd hos ett företag i en annan EES-stat eller som ett sådant företag anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som utfärdats av den EES-staten, under förutsättning att den EES-stat som utfärdat tillståndet inte förutsätter att förarens yrkeskompetens styrks med något annat dokument.

4 kap.

Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

(4 kap. fogas)

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

(1 § fogas)

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *färdskrivarförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europe-

iska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 65 och 66/1999), sådan den lyder ändrad den 27–29 oktober 2004 samt den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 64 /2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* ett verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik,* med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av tillstånd enligt II avd. 1 kap. 1 §, och

a) som arbetar för egen räkning,

b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,

c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och

d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbetstid vad gäller förare som är egenföretagare* hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt

arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbetstid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) arbetsplats

a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,

b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,

c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 0.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

2 §

Viss social lagstiftning om vägtransporter

(2 § fogas)

I fråga om kör- och vilotider och användning av färdskrivare gäller vad som bestäms i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

En person som fyllt 16 år kan vara förarbiträde, om förutsättningarna enligt artikel 5.2 i kör- och vilotidsförordningen uppfylls. I fråga om de undantag som anges i artikel 14 i förordningen beslutar kommunikationsministeriet.

Bestämmelser om arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och om verkställigheten av övervakningen samt tillämpningen av de undantag som anges i artikel 13.1 och 13.3 i kör- och vilotidsförordningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Utfärdande av färdskrivarkort

Trafiksäkerhetsverket utfärdar verkstadskort till en sökande som har beviljats tillstånd

(3 § fogas)

enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Förarkort utfärdas till en sökande som

1) har körrätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,

2) har sin normala hemvist enligt artikel 26 i färdskrivarförordningen i Finland, och

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen ska bytas ut i Finland på det sätt som bestäms i artikel 30 i färdskrivarförordningen.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett företagskort till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skattestyrelsens företags- och organisationsdatasystem.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar kontrollkort till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökan om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

4 §

Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

(4 § fogas)

i samband med användningen av färdskrivare och förarkort finns i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

Föraren ska meddela arbetsgivaren om han eller hon inte har ett giltigt förarkort. Bestämmelser om förarens skyldigheter när förarkort saknas finns i artikel 29 i färdskrivarförordningen. Föraren ska för registrering av uppgifterna om kör- och vilotider överlämna förarkortet också till arbetsgivaren eller till det företag som endast tillfälligt anlitar föraren.

Närmare bestämmelser om de undantag från tillämpningen av förordningen som avses i artikel 3.1 och 3.2 i färdskrivarförordningen, om hur föraren ska använda färdskrivaren samt om reparation av färdskrivaren utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

(5 § fogas)

Arbetsgivaren svarar för att ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare inte överlämnas för att framföras till en förare som inte har ett giltigt förarkort, om det inte finns i färdskrivarförordningen eller i AETR-överenskommelsen nämnda skäl för att fordonet får framföras utan förarkort.

Bestämmelser om arbetsgivarens skyldigheter när färdskrivarskivor lämnas ut eller uppgifter skrivs ut ur en digital färdskrivare finns i artikel 33.1 och 33.2 i färdskrivarförordningen.

För specificering av företagets uppgifter om kör- och vilotider ska företaget med hjälp av företagskortet låsa uppgifterna i den digitala färdskrivaren så att integritetsskyddet för den som registrerats inte äventyras.

Företaget ska se till att de periodiska besiktningar av färdskrivare som föreskrivs i färdskrivarförordningen utförs. Angående företagets skyldigheter när funktionsstörningar uppträder i färdskrivaren eller den annars fungerar felaktigt bestäms i artikel 37 i färdskrivarförordningen.

6 §

Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget

(6 § fogas)

För övervakningen av kör- och vilotider, hanteringen av rättigheter och skyldigheter i anslutning till ett anställningsförhållande samt för styrningen av transporter ska företaget kopiera de uppgifter om kör- och vilotider i fordonets digitala färdskrivare som gäller det egna företaget. Om fordonet finns i Finland ska uppgifterna kopieras åtminstone varannan månad och när företaget överlåter besittningen av fordonet eller när den digitala färdskrivaren tas ur bruk. Arbetsgivaren och det företag som tillfälligt anlitar en förare ska med högst tre veckors mellanrum kopiera förarkortets uppgifter om kör- och vilotider för de veckor under vilka föraren varit i arbete. Om fordonet finns utomlands ska uppgifterna kopieras när det anländ till Finland.

Bestämmelser om företagets skyldighet att förvara, uppvisa och överlämna färdskrivarskivorna eller kopior av dem finns i artikel 33.2 i färdskrivarförordningen. Bestämmelser om företagets och arbetsgivarens skyldighet att förvara de uppgifter som kopierats från digitala färdskrivare och förarkort finns i artikel 10.5 i kör- och vilotidsförordningen. Färdskrivarskivor som använts vid förarexamen eller uppgifter som registrerats i en digital färdskrivare under förarexamen behöver dock inte förvaras.

Företaget ska på förarens begäran ge honom eller henne en utskrift av de uppgifter om hans eller hennes kör- och vilotider som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet. Uppgifter som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet och som gäller andra företag eller som inte motsvarar det användningsändamål som avses i 1 mom. ska omedelbart förstöras.

7 §

Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden

(7 § fogas)

Bestämmelser om verkstadens skyldigheter i samband med behandlingen av digitala färdskrivare finns i artikel 22 och 23 i färdskrivarförordningen. Verkstaden ska förvara den besiktningsrapport som avses i artikel 23 i två år räknat från den tidpunkt då rapporten utarbetades.

För att uppgifterna om kör- och vilotider skall kunna överlämnas till företaget och tillsynsmyndigheten skall verkstaden kopiera uppgifterna i den digitala färdskrivaren innan färdskrivaren repareras eller byts ut. Verkstaden skall förvara uppgifterna oförändrade i ett år efter att de registrerats.

Verkstaden skall överlämna de uppgifter som avses i 2 mom. till det företag som har låst uppgifterna eller annars på ett tillförlitligt sätt redogjort för sin rätt till uppgifterna och bevisligen begärt att uppgifterna skall överlämnas. Uppgifterna skall på begäran också överlämnas till tillsynsmyndigheten.

Om det är omöjligt att kopiera de uppgifter som avses i 2 mom., skall verkstaden ge företaget ett intyg över detta och förvara en kopia av intyget på det sätt som bestäms i färdskri-

varförordningen.

8 §

Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare

(8 § fogas)

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får uppgå till i genomsnitt högst 48 timmar per vecka under en referensperiod på högst fyra månader. Den sammanlagda arbetstiden får dock inte överstiga 60 timmar per vecka.

Av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation får en förare som är egenföretagare överskrida den maximala veckoarbetstiden på 60 timmar, och referensperioden får vara sex månader vid beräkningen av den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden på 48 timmar.

9 §

Nattarbete för förare som är egenföretagare

(9 § fogas)

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får inte överstiga tio timmar, om en 24-timmarsperiod som inleds när den vila som avses i artikel 8 eller 9 i kör- och vilotidsförordningen eller i artikel 8 eller 8b i AETR-överenskommelsen upphör, innefattar arbete som utförts nattetid mellan klockan ett och fem.

En förare som är egenföretagare får av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation överskrida maximiarbetstiden som har samband med nattarbete.

10 §

Raster för förare som är egenföretagare

(10 § fogas)

En förare som är egenföretagare får inte arbeta mer än sex timmar i sträck utan rast. Om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, ska rasten vara minst 30 minuter. Om arbetstiden omfattar mer än nio timmar, ska rasten vara minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter. De raster som tas ut i enlighet med artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen eller artikel 7 i AETR-överenskommelsen ska beaktas

också när längden på rasterna enligt denna paragraf räknas ut.

11 §

Arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare

(11 § fogas)

Förare som är egenföretagare ska ha ett arbetstidsregister eller någon annan tillförlitlig rapport från de två föregående åren. Den ska ge information om arbetstider och raster enligt denna lag samt, om genomsnittlig arbetstid används, den referensperiod under vilken arbetstiden utjämnas till en veckoarbetstid på 48 timmar. Av arbetstidsregistret eller rapporten ska också de undantag som avses i 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. och motiven till dem framgå.

5 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

1 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

(5 kap. fogas)

Ett järnvägsföretag får bedriva järnvägstrafik endast om

(1 § fogas)

1) det har koncession för bedrivande av järnvägstrafik som beviljats av Trafiksäkerhetsverket eller i någon annan EES-stat,

2) det har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § i järnvägslagen (304/2011) och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas,

3) det i enlighet med 26 § i järnvägslagen har beviljats den bankapacitet som behövs för trafiken,

4) det har ingått ett sådant avtal som avses i 30 § i järnvägslagen med en bannätsförvaltare om användning av bannätet, och

5) de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs eller bestäms i Europeiska unionens lagstiftning och med stöd av detta kapitel i övrigt är uppfyllda.

Vad som i 1 mom. 2, 3 och 5 punkten föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även andra järnvägsoperatörer.

Alla järnvägsoperatörer ska dessutom ha sådan ansvarsförsäkring som avses i 90 § i järnvägslagen eller något annat motsvarande arrangemang.

En koncession som beviljats i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är i kraft i hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

(2 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om

1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,

2) sökanden har för utövande av verksamheten tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för kontroll över en säker och pålitlig affärsverksamhet och för tillsyn över verksamheten,

3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,

4) sökanden visar sin solvens genom att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och

5) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i 1 § och i denna paragraf för bedömning av förutsättningarna.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om koncession som det beviljar järnvägsföretag.

3 §

Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens

(3 § fogas)

En person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte det i 2 § 3 punkten angivna kravet på gott anseende, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 2 § 2 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 4 punkten, om

1) sökanden eller en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har av sin verksamhet föranledda, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl avvika från det krav som avses i 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de utredningar den som ansöker om koncession ska lägga fram.

4 §

Beviljande av koncession

(4 § fogas)

En ansökan om koncession ska avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänts in till Trafiksäkerhetsverket. Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den endast gäller person- eller godstrafik.

5 §

Koncessionens giltighet och ändringar i den

(5 § fogas)

Ett järnvägsföretags koncession är i kraft så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel.

Järnvägsföretaget ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Trafiksäkerhetsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan Trafiksäkerhetsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller betydligt utvidga sin verksamhet, ska det lämna in en ny ansökan till Trafiksäkerhetsverket eller lämna sådan tilläggsutredning som verket begärt. Trafiksäkerhetsverket kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra koncessionen eller på basis av tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om ändringar som verket gör i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

6 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

(6 § fogas)

Järnvägsoperatörer ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011)

och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Statsrådet får utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

1 §

(6 kap. fogas)

Spårbunden stadstrafik

(1 § fogas)

En trafikutövare som bedriver metro- eller spårtrafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät *(spårbunden stadstrafik)* ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som trafikutövaren bedriver. Den som bedriver trafiken *(trafikutövare)* kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät.

2 §

Krav på trafikutövare

(2 § fogas)

En trafikutövare ska uppfylla följande krav:

1)trafikutövaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,

2)trafikutövaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga att trafiken bedrivs säkert,

3) trafikutövaren ska vara tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,

4) förarna inom den spårbundna stadstrafi-

ken ska uppfylla föreskrivna behörighetskrav och vara yrkesmässigt kompetenta,

5) trafikutövaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att verksamhetsutövaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och

6)trafikutövaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten

3 §

Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens

(3 § fogas)

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom trafikutövarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka trafiken.

Trafikutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 5 punkten, om

1)trafikutövaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud,

2)den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner, eller om

3)trafikutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande be-

lopp och har orsakats av verksamheten.

4 §

Trafikutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

(4 § fogas)

En anmälan om bedrivande av spårbunden stadstrafik ska innehålla trafikutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska verksamhetsutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 2 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Trafikutövaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas och om hur de ska ges in till Trafiksäkerhetsverket.

5 §

Trafikutövarens ansvar

(5 § fogas)

Trafikutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som trafikutövaren bedriver. Trafikutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

Bestämmelser om ersättning för person- och sakskador i spårbunden stadstrafik finns i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet.

6 §

Säkerhetsstyrningssystem

Trafikutövaren ska ha ett *säkerhetsstyrningssystem* som erbjuder en systematisk me-

(6 § fogas)

tod för att identifiera faromoment och hantera risker och säkerställa att åtgärderna för att hantera de faromoment och risker som identifierats är effektiva. Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom säkerhetsstyrningssystemet.

Trafikutövarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.

Säkerhetsstyrningssystemet ska upprättas skriftligt. Det ska innehålla en säkerhetspolitik som godkänts av organisationens verkställande direktör eller av någon annan direktör som hör till den högsta ledningen och ska ha meddelats hela personalen, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnående av dessa mål.

I säkerhetsstyrningssystemet ska man särskilt beakta ansvarsfördelningen inom organisationen, att organisationen bedriver övervakning på samtliga nivåer, att personalen deltar i beslutsfattandet om styrningssystemet samt att säkerhetsstyrningssystemet förbättras kontinuerligt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

7 §

Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik

(7 § fogas)

Av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon

1) är lämplig för uppgiften,

2) har sådan hälsa som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,

3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,

4) är minst 18 år gammal.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att utföra en uppgift som förare får utföra nämnda uppgifter. Verksamhetsutöva-

ren ska säkerställa att den som en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter ska den som sköter en uppgift som förare regelbundet genomgå läkarundersökning.

Trafikutövaren har rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar trafikutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter uppgifter som förare uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter uppgifter som förare som föreskrivs med stöd av denna lag.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet.

8 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

(8 § fogas)

Utövare av spårbunden stadstrafik ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Kompetens inom järnvägstrafiken

1 §

(7 kap. fogas)

Tillämpningsområde

(1 § fogas)

Detta kapitel tillämpas på fysiska personer som i person- eller godstågstrafik eller växelarbete framför rullande materiel och som enligt detta kapitel är behörig för uppgiften som förare.

Detta kapitel tillämpas inte på

1) förare på sådana avsnitt av bannätet som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal person- och godstrafik och inte på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på spåranläggningar som avses i denna punkt,

2) förare på sådana spåranläggningar som spåranläggningens ägare eller innehavare använder enbart för sin egen godstrafik,

3) förare på sådana avsnitt av bannätet som är stängda för annan järnvägstrafik,

4) Förare hos järnvägsbolag som är etablerade i Ryssland i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland på finska statens gränsområde och på järnvägsgränsstationer.

2 §

Järnvägsoperatörens ansvar

(2 § fogas)

En järnvägsoperatör ansvarar för att förare som är anställda eller deltar i verksamheten uppfyller de kompetenskrav som anges i och med stöd av detta kapitel.

En järnvägsoperatör ska beskriva och ta i bruk förfaranden för förarnas kompetens i det säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 § i järnvägslagen. En järnvägsoperatör ska ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens.

3 §

Tillstånd som krävs av förare

För att framföra rullande materiel krävs

(3 § fogas)

tillstånd. Ett tillstånd kan styrkas genom ett förarbevis, som tillhör föraren. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt.

På motsvarande villkor är ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat i kraft i Finland.

4 §

Beviljande av tillstånd

(4 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan tillstånd till den som

1) är minst 18 år gammal,

2) har genomgått den grundläggande utbildning som avses i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) eller motsvarande lärokurs samt en utbildning på andra stadiet,

3) har avlagt den utbildning som krävs för förarbevis och av en av Trafiksäkerhetsverket godkänd examinator *(examinator)* har fått ett intyg över godkänt avläggande av det prov som krävs för förarbevis,

4) av en läkare som Trafiksäkerhetsverket godkänt *(järnvägsläkare)* har fått ett läkarintyg över att hans eller hennes hälsotillstånd uppfyller de angivna kraven,

5) av en psykolog som Trafiksäkerhetsverket godkänt *(järnvägspsykolog)* har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet.

Trafiksäkerhetsverket ska dock inte bevilja tillstånd till den som under de senaste fem åren gjort sig skyldig till

1) användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken enligt VI avd. 2 kap. 7 § i denna lag,

2) brott enligt 23 kap. i strafflagen.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter som gäller tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärda ett sådant förarbevis som behövs för att styrka tillståndet.

Trafiksäkerhetsverket ska offentliggöra det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd.

5 §

Tillståndets giltighet och förnyande av tillstånd

(5 § fogas)

Ett tillstånd är i kraft tio år från att det utfärdades om föraren har upprätthållit sitt yrkeskunnande på det sätt som beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem och förarens hälsotillstånd uppfyller de krav som ställs på det.

Trafiksäkerhetsverket förnyar på ansökan en förares tillstånd, om förutsättningarna för beviljande av tillstånd uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar i trafik- och transportregistret om förutsättningarna uppfylls.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om förnyande av tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter som gäller tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärda ett sådant förarbevis som behövs för att styrka tillståndet.

6 §

Medicinska krav

(6 § fogas)

En förare ska ha tillräckliga medicinska förutsättningar för uppgiften, vilket ska styrkas med ett läkarintyg som utfärdats av en järnvägsläkare.

Den får inte vara förare som på grund av sjukdom, lyte eller skada, andra nedsättningar av funktionsförmågan eller på grund av någon annan liknande egenskap enligt bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (nedan *lokförardirektivet*) har väsentligt nedsatt förmåga att fortlöpande eller tillfälligt utföra en uppgift som förare. Också förarens sinnesfunktioner ska uppfylla kraven i bilaga II till lokförardirektivet. En förare får inte utan en järnvägsläkares godkännande framföra rullande materiel under påverkan av sådana läkemedel som kan påverka framförandet.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana läkeme-

del, sjukdomar, lyten, skador och andra motsvarande omständigheter som påverkar möjligheterna att utföra uppgiften som förare samt om bedömningen och vården i samband med dem.

7 §

Krav på psykisk lämplighet

(7 § fogas)

En förare ska i fråga om psykiska egenskaper, uppförande och personlighet uppfylla de krav på psykisk kapacitet och lämplighet som gäller för uppgiften som förare. Lämpligheten ska styrkas med ett positivt utlåtande av en järnvägspsykolog.

En person som har sådana konstaterade yrkespsykologiska brister vad gäller funktionell lämplighet eller andra psykiska egenskaper som avses i bilaga II till lokförardirektivet och som sannolikt påverkar förmågan att utföra uppgiften får inte vara förare.

8 §

Läkarundersökningar

(8 § fogas)

En järnvägsläkare ska utföra en läkarundersökning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften.

Förare ska genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägsläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. En läkarundersökning ska också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förares hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 6 §.

Efter undersökningen ska järnvägsläkaren ge ett skriftligt läkarintyg om personens hälsomässiga lämplighet för uppgiften.

En läkare eller vårdinrättning som sköter eller har skött en förare ska med förarens tillstånd trots sekretessbestämmelserna på begäran ge järnvägsläkaren de uppgifter om förarens hälsotillstånd som behövs för läkarundersökningen.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om läkarundersökningar.

9 §

Psykisk lämplighet

(9 § fogas)

En järnvägspsykolog ska utföra en psykologisk personbedömning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften.

En psykologisk personbedömning också göras om det finns skäl att misstänka att en förare inte har psykisk kapacitet att utföra sina uppgifter.

Utifrån den psykologiska personbedömningen ska järnvägspsykologen ge ett skriftligt utlåtande om förarens psykiska lämplighet för uppgiften.

Järnvägspsykologen ska på begäran med förarens medgivande och trots sekretessbestämmelserna få behövliga uppgifter om förarens psykiska lämplighet från tidigare utförda psykologiska personbedömningar.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de psykiska egenskaper och den psykiska lämplighet som krävs av förare samt om hur en psykologisk personbedömning ska utföras.

10 §

Kompletterande intyg

(10 § fogas)

Utöver ett tillstånd enligt 3 § ska en förare ha ett kompletterande intyg som styrker vilket rullande materiel föraren får framföra och på vilket bannät. Ett kompletterande intyg i kategori A berättigar föraren att trafikera vid växelarbete och ett kompletterande intyg i kategori B att trafikera i tågtrafik.

Det kompletterande intyget tillhör järnvägsoperatören, som på begäran ska ge föraren en till riktigheten bestyrkt kopia av det kompletterande intyget. Föraren ska ha det kompletterande intyget eller en till riktigheten bestyrkt kopia av det med sig när han eller hon framför rullande materiel.

11 §

Beviljande av kompletterande intyg

(11 § fogas)

En järnvägsoperatör ska i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriva förfarandet för att bevilja och uppdatera kompletterande intyg enligt detta kapitel samt förfarandet då en förare anhåller om ett kompletterande intyg eller om att det uppdateras eller att järnvägsoperatörens beslut om att det ska återkallas ska tas upp till ny prövning. En järnvägsoperatör ska bevilja ett kompletterande intyg till en förare som är anställd hos operatören eller deltar i dess verksamhet, och som

1) har genomgått en utbildning för den rullande materiel och det bannät som anges i det kompletterande intyget som ordnats av en läroanstalt samt som en del av utbildningen för bannätet språkundervisning, om trafikspråket på bannätet förutsätter det,

2) efter genomgången utbildning enligt 1 punkten med godkänt resultat har avlagt prov genom vilka kännedom om de ämnesområden som avses i nämnda1 punkten styrks, och har fått ett intyg över godkänt prov av examinatorn,

3) har genomgått en sådan utbildning för uppgiften som förare som bestäms i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem.

Den som ansökt om ett kompletterande intyg får begära att järnvägsoperatören omprövar sitt beslut om beviljande, uppdatering eller återkallande av det kompletterande intyget. Sökanden ska begära omprövning av ett beslut utan ogrundat dröjsmål och senast inom 30 dagar från det att sökanden fått del av beslutet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de språkkunskaper som ska krävas av förare samt om nivåkrav för språkkunskaper.

12 §

Det kompletterande intygets giltighet och ikraftthållande av det

(12 § fogas)

Ett kompletterande intyg är i kraft tills vidare, om

1) förarens anställningsförhållande fortsätter,

2) förarens förarbevis är i kraft,

3) föraren har upprätthållit sitt kunnande på det sätt som beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem, och

4) föraren har avlagt de prov som avses i 2 mom.

För att hålla det kompletterande intyget i kraft ska järnvägsoperatören ordna följande prov för föraren:

1) minst vart tredje år ett prov som gäller kunskaperna om framförande av sådan rullande materiel som anges i förarens kompletterande intyg,

2) minst vart tredje år ett prov som gäller kunskaperna om det bannät som anges i det kompletterande intyget och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år,

3) minst vart tredje år ett prov i de kunskaper i andra språk än förarens modersmål som anges i det kompletterande intyget och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år.

13 §

Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning

(13 § fogas)

Järnvägsoperatören ska utan obefogat dröjsmål återkalla ett kompletterande intyg som den har utfärdat, om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Intyget kan återkallas helt och hållet eller för en viss tid.

Järnvägsoperatören ska utan dröjsmål underrätta den förare som fått intyget och Trafiksäkerhetsverket om beslutet att återkalla det kompletterande intyget.

Om en förare inte längre uppfyller förutsättningarna för kompletterande intyg och järnvägsoperatören inte har återkallat intyget eller begränsat dess omfattning och Trafiksäkerhetsverket får vetskap om detta, ska verket utan obefogat dröjsmål begära att den järnvägsoperatör som utfärdat det kompletterande intyget återkallar det, begränsar dess omfattning eller utför en kompletterande kontroll.

Om Trafiksäkerhetsverket eller den behöriga myndigheten i en annan EES-stat har begärt att den järnvägsoperatör i Finland som har utfärdat det kompletterande intyget återkallar intyget eller utför en kompletterande

kontroll, ska järnvägsoperatören avgöra frågan inom fyra veckor från det att järnvägsoperatören tog emot begäran och underrätta den behöriga myndighet som framställt begäran om sitt beslut.

14 §

Undantag från kravet på kompletterande intyg

(14 § fogas)

En förare får framföra rullande materiel på ett bannät som inte omfattas av förarens kompletterande intyg om föraren assisteras av en annan förare vars kompletterande intyg omfattar bannätet i fråga då det är fråga om

1) att den rullande materielen på begäran av förvaltaren av bannätet vid en störning i järnvägstrafiken måste köras via någon annan linje eller att banan måste underhållas,

2) exceptionella undantagsfall inom museitrafiken,

3) exceptionella undantagsfall i godstrafiken med samtycke från förvaltaren av bannätet,

4) leverans eller presentation av ny rullande materiel,

5) förarutbildning eller prov.

Järnvägsoperatören beslutar om och svarar för anlitandet av sådana assisterande förare som avses i 1 mom., och ska i förväg underrätta förvaltaren av bannätet om att en assisterande förare anlitas.

15 §

Register över kompletterande intyg

(15 § fogas)

En järnvägsoperatör ska föra ett register över de kompletterande intyg operatören utfärdar. I registret över kompletterade intyg ska järnvägsoperatören införa

1) förarens namn samt identifierings- och kontaktuppgifter,

2) uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 11 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov, samt

3) uppgifter som förutsätts i lokförardirektivet.

Registret över kompletterande ska genomföras i enlighet med kommissionens beslut (2010/17/EG) om antagandet av grundläg-

gande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

16 §

Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg

(16 § fogas)

En läroanstalt och en examinator ska trots sekretessbestämmelserna lämna för registret över kompletterande intyg behövliga uppgifter när en förare har genomgått den utbildning och det prov som krävs för kompletterande intyg eller ett prov enligt 12 § 2 mom.

17 §

Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid

(17 § fogas)

Järnvägsoperatören får använda uppgifterna i registret över kompletterande intyg till att utfärda och återkalla kompletterande intyg, övervaka behörighet och behandla andra behörighetsfrågor.

Järnvägsoperatören ska avföra uppgifterna om en förare ur registret tio år från utgången av det kompletterande intygets giltighetstid. Om det inom denna tidsfrist inleds en sådan utredning som avses i 80 § i järnvägslagen, får uppgifterna inte avföras förrän utredningen har slutförts.

18 §

Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg

(18 § fogas)

Järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg endast om förutsättningar för utelämnande enligt denna paragraf föreligger. Uppgifter får inte lämnas ut om det finns grundad anledning att misstänka att utlämnandet kränker integritetsskyddet för den som söker eller innehar ett kompletterande intyg eller en sådan persons intressen eller rättigheter.

Under de förutsättningar som anges i 1 mom. och trots sekretessbestämmelserna ska

järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg till behöriga finländska myndigheter och till järnvägsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor i andra EES-stater. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.

Den som begär uppgifter ska begära dem skriftligt eller elektroniskt och motivera sin begäran. Den registeransvarige beslutar om utlämnande av uppgifter. Uppgifterna ska lämnas utan ogrundat dröjsmål.

Uppgifter enligt 16 § och denna paragraf får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form enligt överenskommelse med den registeransvarige. Innan den tekniska anslutningen öppnas ska mottagaren visa att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

19 §

Den registeransvariges konkurs

Om den som ansvarar för registret över kompletterande intyg försätts i konkurs, svarar den nya järnvägsoperatör som tar över verksamheten för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras.

Om ingen tar över verksamheten, svarar Trafiksäkerhetsverket för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras.

(19 § fogas)

Den som ansvarar för ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 17 §.

20 §

Kompletterande intyg som beviljats i Sverige

Kompletterande intyg som beviljats i Sverige för förare som hör till personalen hos en järnvägsoperatör som är etablerad i Sverige är som sådana i kraft i järnvägstrafik mellan Finland och Sverige på finska statens gränsområde och järnvägsgränsstationer.

(20 § fogas)

21 §

Anmälningar som gäller anställningsförhållanden

(21 § fogas)

En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket eller någon annan instans som beviljat en förares förarbevis när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör.

Järnvägsoperatören ska också utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om arbetsoförmåga för en sådan förare som avses i 1 mom. räcker längre än tre månader.

8 kap.

Förarutbildning inom järnvägstrafiken

1 §

Krav på utbildning

(8 kap. fogas)

(1 § fogas)

En förare som avses ovan i II avd. 7 kap. 1 § ska för att få allmän och yrkesmässig kompetens genomgå de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg. Dessutom krävs att en examinator har bedömt de prov som krävs för uppgiften som förare med godkänt resultat.

De utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg enligt 1 mom. ska ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen för tillstånd ska uppfylla de gällande kraven i bilaga IV till lokförardirektivet. Också de utbildningar om rullande materiel och bannät som ska anges i kompletterande intyg ska ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen om rullande materiel ska uppfylla de gällande kraven enligt bilaga V till lokförardirektivet och utbildningsdelen om bannätet de gällande kraven i bilaga VI. Dessutom ska i utbildningen beaktas bestämmelserna om tillämpliga utbildningsmetoder i bilaga III till lokförardirektivet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de utbildningsmetoder som ska tillämpas vid förarutbildningen och om utbildningens innehåll.

2 §

Prov

Sedan en sådan utbildning som avses i 1 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften.

(2 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket fastställer de prov som ska avläggas för att få tillstånd och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Trafiksäkerhetsverket ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när verket offentliggör det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd enligt II avd. 7 kap. 4 § 4 mom.

Järnvägsoperatören ska fastställa de prov som ska avläggas för kompletterande intyg och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Järnvägsoperatören ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när operatören fastställer det förfarandet som ska iakttas vid beviljande av kompletterande intyg enligt II avd. 7 kap. 11 § 1 mom. Förarens förmåga att arbeta som förare ska bedömas genom ett körprov som utförs på bannätet. Dessutom kan förarens förmåga att hantera avvikande situationer och funktionsstörningar och andra, motsvarande förmågor mätas med hjälp av simulator. I fråga om kompletterande intyg för bannät i Finland får endast en examinator som Trafiksäkerhetsverket har godkänt examinera det prov som gäller kännedomen om bannätet, inklusive kännedom om rutter och trafikregler.

Proven ska genomföras så att intressekonflikter undviks. Examinatorn för provet för ett kompletterande intyg får dock höra till personalen hos den järnvägsoperatör som beviljar intyget.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om prov och ordnandet av dem.

3 §

Godkännande av läroanstalter

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan och för högst fem år läroanstalter som

(3 § fogas)

avses i detta kapitel som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om sökanden har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet uppgiften kräver samt ändamålsenliga redskap och utrymmen för undervisningen.

Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, får järnvägsoperatören begära att det ärende som gäller godkännande av läroanstalten ska behandlas i samband med ett ärende som gäller ansökan om säkerhetscertifikat för järnvägsoperatören.

Trafiksäkerhetsverket ska ompröva godkännandet av en läroanstalt, om det sker väsentliga ändringar i de föreskrivna kompetenskraven för förare eller kraven för godkännande av läroanstalter eller om läroanstalten begär det.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på läroinrättningar och om behörighetskraven för utbildare.

4 §

Skyldigheter för läroanstalter

(4 § fogas)

Läroinrättningar ska ge förarutbildning till alla förare och personer som söker sig till föraruppgifter på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, ska utbildningen vara tillgänglig på lika villkor för alla, oberoende av om läroanstalten utbildar verksamhetsutövarens egen personal som eller andra personer som behöver utbildning.

Innehåll tillsammans med järnvägsoperatören eller den som har för avsikt att bli järnvägsoperatör.

Om omfattningen av den utbildning en läroinrättning ger ändras väsentligt, ska läroinrättningen begära ett nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket.

5 §

Ordnande av handledning som ingår i förarutbildning

Om en läroinrättning som avses i detta kapitel inte har tillräckliga verksamhetsförut-

sättningar för att utföra handledning i framförande av rullande materiel, får en järnvägsoperatör utföra handledningen.

(5 § fogas)

Det regleringsorgan som avses i 71 § i järnvägslagen får ålägga ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning i framförande av rullande materiel för bolag eller andra sammanslutningar som har för avsikt att inleda järnvägstrafik, om det inte finns andra genomförbara alternativ för handledningen. Skyldighet att tillhandahålla handledning kan påföras, om järnvägsföretaget bedriver trafik som motsvarar den trafik som ett bolag eller någon annan sammanslutning som begär handledning ämnar bedriva.

Om regleringsorganet ålägger ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning ska det organet beakta att järnvägsföretaget har tillräckliga förutsättningar för uppgiften och att handledningen inte oskäligt begränsar järnvägsföretagets egen verksamhet.

Det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning beslutar om de praktiska arrangemangen för handledningen i samråd med läroanstalten. Järnvägsföretaget ska få skälig ersättning för handledningen med beaktande av de kostnader som den orsakar och en skälig avkastning. För ersättningen svarar det bolag eller den sammanslutning som begär handledning. Ersättningen ska vara rättvis för alla bolag och andra sammanslutningar som avses i detta moment och som får handledning. Det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning kan kräva att ett bolag eller en sammanslutning som begär handledning betalar ett förskott för handledningen eller ställer en säkerhet för betalningen av avgiften.

6 §

Godkännande av examinator för prov

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan examinatorer för prov som berättigar till förarbevis och kompletterande intyg, om den sökande är insatt i synnerhet i provets ämnesområde och har sådan praktisk erfarenhet av det att han eller hon förmår bedöma andras kunnande.

(6 § fogas)

Examinatorer godkänns för högst fem år i sänder. Examinatorn ska genomföra de prov

som berättigar till förarbevis och kompletterande intyg på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Examinatorn ska i samband med godkännandet ge en försäkran om detta.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för examinatorer och om upprätthållande av kompetens.

9 kap.

Sjöfart på Finlands vattenområden

1 §

Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden

(9 kap. fogas)

För handelssjöfart inom Finlands vattenområden får inte användas andra fartyg än finska, om det inte är fråga om utrikesfart. Andra än finska fartyg får inte heller användas för kryssningstrafik där kryssningsfartyget går från och till en finsk hamn.

(1 § fogas)

Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen har dock rätt att bedriva handelssjöfart enligt bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

2 §

Undantag som gäller cabotage inom sjöfarten

(2 § fogas)

inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet och

det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland, eller

det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland.

Tillstånd kan beviljas för högst ett år i sänder. Innan tillstånd beviljas ska Trafiksäkerhetsverket höra dem som saken gäller, om

inte annat följer av ärendets natur eller brådskande art.

Genom förordning av statsrådet kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskrivas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. avsett tillstånd bedriva i 1 § angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utredningar för ansökan om tillstånd.

10 kap.

Behörighet för fartygspersonal

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

(10 kap. fogas)

(1 § fogas)

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg.

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fiskefartyg med en längd på minst 10 meter. På fartområde I i inrikes fart tillämpas detta kapitel dock endast på fartygspersonal på fiskefartyg med en längd på minst 12 meter.

Detta kapitel tillämpas dock inte på fartygspersonal på

1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte huvudsakligen används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last,

2) fritidsbåtar,

3) fartyg med en längd på högst 10 meter som används inom industrianläggningars klart avskilda uppdämningsbassänger,

4) fartyg med en längd på högst 10 meter som inte används i allmän trafik för befordran av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering, med undantag för hyresbåtar som hyrs ut bemannade,

5) fartyg som används i sådan frivillig sjöräddningsverksamhet som inte utgör kommersiell verksamhet och vars besättning är utbildad för att sköta eftersöknings- och räddningsuppgifter.

6) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

På fartygspersonal på vajerfärjor och prå-

mar tillämpas endast de kompetenskrav som gäller radiopersonal.

2 §

Definitioner

(2 § fogas)

I detta kapitel avses med

1) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),

2) *direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk* Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk

3) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

4) *fartygspersonal* alla som arbetar ombord på ett fartyg,

5) *passagerare* alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,

6) *fartygs längd* 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävens förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; i fråga om fartyg med en längd under 12 meter är längden dock lika med fartygets största längd,

7) *bruttodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention (FördrS 31/1982); bruttodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogserare och pråm är den sammanlagda bruttodräktigheten för dessa,

8) *fritidsbåt* varje vattenskoter oavsett längd och varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med fritidsbåt avses inte ett bemannat fartyg som hyrs ut,

9) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på över 24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och en bruttodräktighet under 500,

10) *vajerfärja* färjor som rör sig styrda av en lina eller någon annan av Trafiksäkerhetsverket godkänd ersättande anordning,

11) *hyresbåt* fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade och som i trafik utan på förhand angivna tidtabeller eller rutter medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

12) *fiskefartyg* fartyg som är utrustade eller används för att fånga fisk eller andra i vatten levande naturresurser i kommersiellt syfte,

13) *passagerarfartyg* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare,

14) *pråm* fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

15) *lastfartyg* andra än i 8–14 punkten avsedda fartyg med en längd på minst 5,5 meter,

16) *tankfartyg* lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpar sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk,

17) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar; den internationella farten delas in i fyra fartområden som följer:

a) *östersjötrafik* är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallellen genom Skagen, 57° 44,8’ nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) *närtrafik* är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12° västlig längd i väster eller 48° nordlig bredd i söder eller 64° nordlig bredd i norr,

c) *europatrafik* är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12° västlig längd, sydligare än 30° nordlig bredd eller östligare än 45° östlig längd,

d) *fjärrtrafik* är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

18) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; med inrikes fart jämställs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg; inrikes farten delas in i tre fartområden som följer:

a) fartområde I omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården,

b) fartområde II omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet,

c) fartområde III omfattar öppna havsområden i inrikes fart,

19) *fiskefartygsklasser* klasserna I, II och III så att fartyg med en längd som underskrider 15 meter hör till klass I, fartyg med en längd av minst 15 meter men under 24 meter hör till klass II samt fartyg med en längd av minst 24 meter till klass III,

20) *fångstområde I* sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, fångstområde II havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59°00’ nordlig bredd, och fångstområde III de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57°44,8’ nordlig bredd,

21) *utbildning* examen eller del därav som krävs för utfärdande eller förnyande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som nämns i denna lag eller i författningar som utfärdats med stöd av den, om vilka det föreskrivs i yrkeshögskolelagen (932/2014) eller med stöd av den, lagen om yrkesutbildning eller med stöd av den eller i föreskrifter som meddelats med stöd av ovan nämnda lagar, eller annan utbildning som Trafiksäkerhetsverket har godkänt med stöd av denna lag,

22) *sjötjänstgöring* tjänstgöring på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg, pråmar eller vajerfärjor som inte är fritt styrbara såsom hörande till fartygspersonalen eller i form av

handledd praktik; som sjötjänstgöring kan också räknas tjänstgöring på sådana nöjesfartyg vars bruttodräktighet är över 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan STCW-konventionen; vid beräkningen av sjötjänstgöring som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars period ombord som en månad,

23) *maskineffekt* framdrivningsmaskineriets största sammanlagda kontinuerliga nominella effekt, angiven i kilowatt, enligt besiktningsbeviset eller något annat officiellt dokument,

24) *effekttal* det tal som fås genom att de disponibla ångpannornas största tillåtna drifttryck och produkterna av effektens talvärden adderas, varvid med drifttryck avses övertryck, angivet i bar, och med effekt den värmeenergi som under tidsenheten överförs i vätska och ånga, angiven i megawatt.

3 §

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis

De som arbetar ombord på ett fartyg ska ha behörighet enligt detta kapitel.

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna. Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet.

(3 § fogas)

Den som har ett behörighetsbrev för befäl eller certifikat över specialbehörighet i lastoperationer på tankfartyg som utfärdats av en behörig myndighet i någon annan stat, och som arbetar ombord på ett fartyg under finländsk flagg, ska ha ett kompetensbevis över erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet.

När ett finskt fartyg har bortfraktats åt en utlänning för att användas i trafik mellan de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet på sådana villkor att den utländska befraktaren kan bestämma om fartygets användning för sjöfart, ska fartygets

befälhavare ha ett behörighetsbrev enligt denna lag och vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis. Den övriga fartygspersonalen ska ha ett sådant behörighetsbrev som deras respektive uppgifter förutsätter och vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis.

4 §

Behörighetskrav för befälhavare på last- och passagerarfartyg

(4 § fogas)

Befälhavaren på ett passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används på ett namngivet och avgränsat område inom fartområde I i inrikes fart, ska ha förarbrev eller förarbrev A för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används inom fartområde I i inrikes fart, ska ha förarbrev eller förarbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används inom fartområdena II och III i inrikes fart, ska ha fullgjort utbildningen för skeppare i inrikes fart och ha tjänstgjort fyra månader till sjöss. Utbildningen och sjötjänstgöringen för skeppare i inrikes fart ska styrkas genom ett intyg utfärdat av Trafiksäkerhetsverket och de kan ersättas med skepparbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 100 men under 500 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett passagerarfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 300 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg. Av befälhavaren på ett passagerarfartyg som används i inrikes fart inom fartområde III krävs därtill minst 12 månaders sjötjänstgöring som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett passagerarfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 300 men under 500 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg och ha tjänstgjort 12 månader till sjöss som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 500 men under

1 000 ska ha vaktstyrmansbrev eller skepparbrev A för fiskefartyg. Av befälhavaren på passagerarfartyg krävs därtill minst 12 månaders sjötjänstgöring som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 1 000 men under 3 000 ska ha överstyrmansbrev eller vaktstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet under 500 i Östersjötrafik eller närtrafik ska ha behörighetsbrev för befälhavare i närtrafik.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet under 500 i Europatrafik eller fjärrtrafik ska ha överstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet om minst 500 men under 3 000 ska ha överstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet om 3 000 eller mera ska ha sjökaptensbrev.

5 §

Behörighet för maskinbefäl på ång- och motorfartyg

Den som hör till maskinbefälet på ett motorfartyg ska ha ett behörighetsbrev för motorfartyg och på ångfartyg för ångfartyg.

6 §

(5 § fogas)

Behörighetskrav för maskinchef på last- och passagerarfartyg

Fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef endast på fartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöverplatsen.

På fartyg i inrikes fart med en maskineffekt

(6 § fogas)

av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt ska maskinchefen ha maskinskötarbrev.

Maskinchefen på ett fartyg i inrikes fart med en maskineffekt av minst 750 kilowatt men under 3 000 kilowatt ska ha vaktmaskinmästarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt i östersjötrafik och närtrafik ska ha maskinskötarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på fartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt i Europatrafik och fjärrtrafik ska ha vaktmaskinmästarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på ett fartyg i internationell fart med en maskineffekt av minst 750 kilowatt men under 3 000 kilowatt ska ha minst behörighetsbrev för maskinchefer på fartyg med en maskineffekt under 3 000 kilowatt.

Maskinchefen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 3 000 kilowatt ska ha övermaskinmästarbrev.

Maskinchefen på ett ångfartyg ska ha ett behörighetsbrev i enlighet med ångpannornas totala effekttal.

Närmare bestämmelser om det behörighetsbrev som krävs av driftsövervakare av tryckbärande anordning på fartyg och om hur användare av tryckbärande anordningar ska göras förtrogna med uppgiften utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad framför hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för farare av fritidsbåt.

(7 § fogas)

8 §

Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg

Befälhavaren på ett fiskefartyg i klass I ska ha förarbrev B för fiskefartyg i fångstområde I och II och förarbrev A för fiskefartyg i fångstområde III.

Befälhavaren på ett fiskefartyg i klass II ska ha förarbrev A för fiskefartyg.

Styrmannen på ett fiskefartyg i klass III ska ha skepparbrev B för fiskefartyg och befälhavaren ska ha skepparbrev A för fiskefartyg.

(8 § fogas)

fiskefartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är så placerade att fartyget kan styras från manöverplatsen.

På ett fiskefartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt ska en medlem av besättningen ha maskinskötarbrev.

Om fiskefartyget har en maskineffekt av minst 750 kilowatt, ska maskinchefen ha vaktmaskinmästarbrev.

Den som har genomgått säkerhetsutbildning för tjänstgöring på fiskefartyg och som har

1)vaktstyrmansbrev kan tjänstgöra som styrman på fiskefartyg i klass III på Östersjön; befälhavare på fiskefartyg i klass III ska därtill ha tjänstgjort 12 månader som styrman, varav minst sex månader som styrman eller befälhavare på fiskefartyg med en längd av 12 meter eller mer,

2)skepparbrev för inrikes fart kan tjänstgöra som befälhavare på ett sådant fiskefartyg vars framförande kräver förarbrev A för fiskefartyg,

3)förarbrev kan tjänstgöra som befälhavare på ett sådant fiskefartyg vars framförande kräver förarbrev B för fiskefartyg.

9 §

Behörighetskrav för radiooperatörer

Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av informationssamhällsbalken (917/2014) utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga.

10 §

(9 § fogas)

Befälhavarens minimiålder

Den som är befälhavare på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år. Befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.

11 §

(10 § fogas)

Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet

Förpliktelserna enligt rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, nedan *direktivet om båtförarcertifikat,* rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, nedan *direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis*, och rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis, nedan *direktivet om varutransporter på vattenvägar*, är i kraft i Finland. På fartygsbefälhavare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte bestämmelserna om villkoren för att erhålla förarbevis, kraven på rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller examenskrav i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om varutransporter på vattenvägar.

(11 § fogas)

12 §

Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet och för in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Kommunikationsverket utfärdar dock behörighetsbrev enligt 9 § i enlighet med det internationella radioreglemente som utgör bilaga till Internationella teleunionens (ITU) konvention (FördrS

(12 § fogas)

94/1996).

För utfärdandet av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfyller de behörighetsvillkor som gäller för behörighetsbrevet eller certifikatet. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och den utredning som behövs för utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

För erhållande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det dessutom att Trafiksäkerhetsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts enligt 11 kap. 1 och 3 §.

För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen, sjöarbetskonventionen från 2006 (FördrS 51 och 52/2013), direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver samt det internationella radioreglemente som utgör bilaga till Internationella teleunionens konvention får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet samt om behörighets- och specialbehörighetsvillkor. Närmare bestämmelser om de behövliga nationella behörighetsbreven och behörighetsvillkoren samt om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket fastställer formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter för genomförande av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) riktlinjer och rekommendationer om specialbehörighet, om innehållet i och ordnandet av utbildning för dem samt om krav på förtrogenhetsutbildning. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

13 §

Specialutbildning

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialutbildning enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna.

(13 § fogas)

De som arbetar ombord på fiskefartyg ska ha säkerhetsutbildning.

Närmare bestämmelser om kraven gällande specialutbildning och förtrogenhetsutbildning enligt fartygstypen på passagerarfartyg och tankfartyg och enligt fartygspersonalens arbetsuppgifter får utfärdas genom förordning av statsrådet. För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om säkerhets-, brandbekämpnings- och sjukvårdsutbildning.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildning för däcksmän samt om säkerhetsutbildning för personer som arbetar ombord på fiskefartyg.

14 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet gäller för viss tid eller tills vidare. För genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om giltighetstider för behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Närmare bestämmelser om giltighetstiderna för de nationella behörighetsbreven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(14 § fogas)

När behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet förnyas ska sökanden lägga fram utredning om att han eller hon har bevarat sin yrkeskompetens. Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utredning om bevarad yrkeskompetens.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare

föreskrifter om den specialutbildning, utbildning ombord på fartyg och arbetserfarenhet som krävs för förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om förfarandena vid övergångsperioder.

15 §

Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat

(15 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 3 § avsett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med beviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, förste maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg.

Ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som överensstämmer med STCW-konventionen och som en behörig myndighet i en EES-stat har utfärdat ska erkännas.

Trafiksäkerhetsverket kan erkänna ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet utfärdat av en behörig myndighet i en annan stat om

1) staten är fördragsslutande part i STCW-konventionen,

2) staten har påvisat för IMO:s sjösäkerhetskommitté att den har genomfört bestämmelserna i konventionen,

3) Europeiska kommissionen har erkänt statens utbildnings- och certifieringssystem,

4) Trafiksäkerhetsverket och den behöriga myndigheten i staten i fråga har ingått eller bereder en bilateral förbindelse om erkännande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

Kompetensbevis för befattningen som befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare på ett fartyg kan dock beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland till den del den har betydelse för befattning-

en.

Kompetensbevisen ska utfärdas i enlighet med regel I/2.7 och I/2.8 i STCW-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket får för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk meddela närmare föreskrifter om de dokument som ska bifogas till ansökan om kompetensbevis.

16 §

Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas

(16 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket får tillåta att en sjöfarare arbetar ombord på ett finskt fartyg i högst tre månader utan ett erkänt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet, om sjöfararen har ett giltigt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en part i STCW-konventionen i enlighet med konventionens bestämmelser och som berättigar till arbete i befattningen i fråga och ansökan om erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet har gjorts, om inte arbetandet äventyrar fartyget, miljön eller människoliv.

En förutsättning för arbete ombord är att sjöfararen har ett intyg från Trafiksäkerhetsverket över att ansökan om kompetensbevis mottagits.

Om Trafiksäkerhetsverket fattar ett nekande beslut om beviljande av kompetensbevis, upphör rätten att arbeta i följande hamn.

17 §

Erkännande av andra behörighetsbrev än sådana som överensstämmer med STCW-konventionen

(17 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig begäran utfärda ett intyg över erkännande också för en sökande som har ett behörighetsbrev för däcks- eller maskinbefäl som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat och som inte baserar sig på STCW-konventionen. Yrkeskompetens för inre farvatten ska dock erkännas i enlighet med direktivet om båtförarcertifikat.

Vid erkännandet ska lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) tillämpas. I fråga om yrkespersoner inom sjöfarten är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt den lagen.

En förutsättning för att utöva yrket är sådan språkkunskap som behövs i befattningen i Finland.

18 §

Förvaring och uppvisande av certifikat och dokument

(18 § fogas)

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis och intyg över behörighet ska förvaras i original ombord på det fartyg där innehavaren av dokumentet arbetar. Innehavaren ska visa upp behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet, kompetensbeviset eller intyget över behörighet, om en behörig myndighet kräver det och dess existens inte kan styrkas på något annat sätt.

11 kap.

Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

1 §

Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten

(11 kap. fogas)

(1 § fogas)

Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart enligt STCW-konventionen som Trafiksäkerhetsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Trafiksäkerhetsverket har bedömt och godkänt i enlighet med konventionen.

Utbildningsanordnaren ska ansöka om godkännande hos Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket bedömer om utbildningsanordnaren uppfyller kraven enligt STCW-konventionen, eller i de fall som avses i 3 mom. kraven enligt 2 §. Utifrån bedömning-

en godkänner Trafiksäkerhetsverket de utbildningsanordnare som uppfyller kraven. Bedömningen kan innefatta en bedömning av de lokaler och den utrustning som används för utbildningen.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl godkänna också en utbildningsanordnare som ger en sådan utbildning som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart som inte överensstämmer med STCW-konventionen.

Godkännandet ges tills vidare eller av särskilda skäl för viss tid.

Närmare bestämmelser om krav på utbildningsanordnare får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för godkännande och om de dokument som ska bifogas ansökan.

2 §

Förutsättningar för att godkänna anordnare av utbildning som inte överensstämmer med STCW-konventionen

En utbildningsanordnare som avses i 1 § 3 mom. som godkänns av särskilda skäl ska ha

1) undervisningspersonal som har god yrkesmässig kompetens inom det delområde av sjöfarten som utbildningen gäller samt den kunskap och skicklighet som uppgiften kräver, och

(2 § fogas)

2) ett kvalitetsstyrningssystem.

3 §

Godkännande av utbildning inom sjöfarten

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan utbildningar som uppfyller kraven i STCW-konventionen och av särskilda skäl andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. En utbildning ska godkännas innan den inleds.

(3 § kap.)

För att en utbildning ska godkännas förutsätts det att

1) utbildningsanordnaren har en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de

undervisningsmetoder, förfaranden och undervisningsmaterial som behövs för uppfyllandet av kompetenskraven,

2) utbildningsanordnaren har sådana lokaler och sådan utrustning som utbildningen förutsätter, och

3) en utbildning som kan godkännas av särskilda skäl med stöd av 1 mom. uppfyller kraven enligt IMO:s eller Internationella arbetsorganisationens (ILO) regler och rekommendationer eller enligt andra internationella förpliktelser, eller de nationella krav som föreskrivits med stöd av denna lag eller som ingår i de examensgrunder som Utbildningsstyrelsen har fastställt, och som syftar tilltill att säkerställa en tillräcklig nivå på utbildningen.

Om utbildningskraven ändras väsentligt, ska en ny ansökan om godkännande göras. Trafiksäkerhetsverket ska informera utbildningsanordnarna om väsentliga ändringar i utbildningskraven.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen, i första hand genom att tillämpa STCW-konventionen eller IMO:s eller ILO:s regler och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket får även meddelameddela närmare föreskrifter om förfarandet för godkännande och om vilka dokument som ska bifogas ansökan.

4 §

Bedömning

Trafiksäkerhetsverket får utvärdera de utbildningsanordnare och den utbildning som verket godkänt. Vid utvärderingen kontrolleras att utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 1–3 §.

(4 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de dokument som behövs vid utvärderingen.

5 §

Utbildningsanordnares anmälningsplikt

En godkänd utbildningsanordnare ska omedelbart informera Trafiksäkerhetsverket om ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan enligt 1 eller 3 § eller som sökanden

annars gett.

(5 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska sändas till Trafiksäkerhetsverket.

12 kap.

Tillståndspliktig luftfart

1 §

Definitioner

I denna lag avses med

(12 kap. fogas)

1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell luftfart (FördrS 11/1949),

(1 § fogas)

2) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,

3) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,

4) *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats,

5) *lufttrafikförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen,

6) *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,

2 §

Lufttrafik

För lufttransport av passagerare, gods eller post mot betalning eller annan ersättning *(lufttrafik)* krävs operativ licens enligt lufttrafikförordningen.

Trafiksäkerhetsverket beviljar operativa licenser på ansökan. Utöver vad som i lufttra-

(2 § fogas)

fikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs det att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av sökandens verksamhet har gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva lufttrafik.

De luftfartyg som lufttrafikföretag använder ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder registreras i en annan medlemsstat, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt.

3 §

Lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland

För bedrivande av lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland krävs en operativ licens som beviljats i en

(3 § fogas)

stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även andra än ovan avsedda innehavare av en operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik.

4 §

Reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer

Om inte något annat följer av 5 §, krävs för trafiktillstånd för sådan regelbunden lufttrafik som avses i lufttrafikförordningen mellan Finland och tredje land *(reguljär flygtrafik)* att

(4 § fogas)

1) lufttrafikföretaget har en operativ licens

enligt 2 § och är etablerat i Finland,

2) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller

3) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett certifikat enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen som berättigar till att bedriva kommersiell trafik med luftfartyg, nedan *drifttillstånd*, och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafikvillkor.

Trafiksäkerhetsverket kan särskilt intyga ett lufttrafikföretags trafikrättighet.

5 §

Utdelning av begränsade trafikrättigheter

För reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer behövs trafiktillstånd om utövandet av trafikrättigheter begränsas i ett luftfartsavtal.

(5 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket beviljar trafiktillstånd på ansökan. Om det finns ett begränsat antal trafiktillstånd och trafiktillstånd inte kan beviljas alla sökande, ska beslutet basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrensen och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom Europeiska unionen.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de utredningar utifrån vilka de sökande jämförs.

6 §

Icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer

Ett lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en EES-stat får

(6 § fogas)

flyga enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar (*icke-reguljär flygtrafik*) mellan Finland och tredjeländer utan något särskilt tillstånd. Om ett lufttrafikföretag som bedriver reguljär trafik enligt 4 § kräver det, kan Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av icke-reguljär flygtrafik, om det medför sådana ekonomiska olägenheter för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet som inte kan betraktas som obetydliga, och om det lufttrafikföretag som bedriver icke-reguljär flygtrafik med sin verksamhet kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik.

Av lufttrafikföretag från tredjeländer krävs tillstånd för att flyga i icke-reguljär trafik mellan Finland och tredjeländer. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja tillstånd, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Trafiktillståndsverket kan vägra bevilja tillstånd om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av reguljär flygtrafik som föreskrivs i 4 och 5 §, eller

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd enligt 1 mom. och om de dokument med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor får utgöra av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i EES-staterna eller på ömsesidighet. I föreskrifterna ska beaktas Europeiska unionens lagstiftning om bedrivande av icke-reguljär flygtrafik och dessutom

1) de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,

2) ECAC:s rekommendationer,
3) internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

7 §

Flygtrafik över finskt territorium

För reguljär och icke-reguljär flygtrafik över finskt territorium krävs tillstånd, om inte något annat avtalas mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat på grundval av ett bilateralt eller multilateralt avtal.

(7 § fogas)

I andra än de fall som avses i 1 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för reguljär flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,
2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart, eller
3) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

8 §

Bruksflygtillstånd

Bestämmelser om användning av luftfartyg för specialuppgifter (*specialluftfart*) finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygdriftförordningen*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs drifttillstånd för specialluftfart (*bruksflygtillstånd*). Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan bruksflygtillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryg-

(8 § fogas)

gande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Något bruksflygtillstånd krävs inte om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan EES-stat visar att den uppfyller de krav på tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den staten ställs på motsvarande verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dock ställa sådana icke-diskriminerande villkor som behövs för att säkerställa att verksamheten är säker.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter:

1) flygningar för bogsering av segelflygplan,

2) flygningar för fallskärmshoppning,

3) flygningar för övervakning av skogsbränder,

4) statlig eller militär luftfart,

5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,

2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,

3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,

4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa på högst 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan med-

lemsstat bruksflygtillstånd, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

9 §

Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet

(9 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och har anvisningar som gäller verksamheten.

10 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

(10 § fogas)

En innehavare av ett drifttillstånd som avses i artikel 8.2 i EASA-förordningen ska förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap.

Behörigheter och utbildning för flygbe-

sättningar

1 §

Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg

(13 kap. fogas)

Bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygbesättningsförordningen*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter samt medicinsk lämplighet.

(1 § fogas)

Piloter för fjärrstyrda luftfartyg ska ha certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.

Med avvikelse från 1 mom. behöver inte andra medlemmar av luftfartygets flygbesättning än luftfartygets befälhavare ha de certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver när det rör sig om skolflygningar eller kontrollflygningar för erhållande av sådana certifikat, behörigheter eller godkännanden.

2 §

Beviljande av persontillstånd för luftfart

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan ett tillstånd som avses i 1 § om sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, skicklighet, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för certifikatet i fråga. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka tillståndet. Ett medicinskt intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum som Trafiksäkerhetsverket godkänt.

(2 § fogas)

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sö-

kanden inte är lämplig att inneha det. En sökande kan anses vara olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

4) annars genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

I tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som behövs för upprätthållande av flygsäkerheten.

Med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter kan Trafiksäkerhetsverket ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

För att säkerställa flygsäkerheten får Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, meddela närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

3 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

(3 § fogas)

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och bestämmelserna i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Ett medicinskt intyg beviljas för viss tid enligt de standarder och rekommendationer

som avses i 1 mom., om det inte finns särskilda skäl att avvika från detta. För att ett medicinskt intyg ska beviljas och förnyas krävs det att personen godkänts vid en undersökning av en flygläkare.

4 §

Utländska tillstånd

Trafiksäkerhetsverket erkänner personTillstånd som beviljats utomlands och som krävs för en viss uppgift i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

(4 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket kan godkänna ett tillstånd som beviljats utomlands om förutsättningarna enligt detta kapitel uppfylls.

5 §

Flygelev

En flygelev får flyga ensam endast när

1) flyginstruktören ger tillstånd till detta och övervakar flygningen,

2) flygeleven vid ensamflygningen av ett flygplan, en helikopter, en autogiro och ett luftskepp är 16 år gammal och vid ensamflygningen av ett segelflygplan och en ballong är 14 år gammal,

(5 § fogas)

3) flygeleven har ett medicinskt intyg.

6 §

Utbildning för flygbesättning

Bestämmelser om flygundervisning och teoriundervisning för att förvärva tillstånd, kvalifikationer, behörigheter och godkännanden för flygbesättning på luftfartyg och hålla dem i kraft finns i EASA-förordningen och i flygbesättningsförordningen. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd för utbildning för flygbesättning (*utbildningstillstånd*). Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade

(6 § fogas)

verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan utbildning som avses i 1 mom. utövas efter anmälan eller utan tillstånd, om motsvarande utbildningsverksamhet enligt Europeiska unionens lagstiftning får utövas efter anmälan eller utan tillstånd och om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om flygbesättning i fråga om

1) sådan utbildningsverksamhet enligt 2 mom. som får utövas efter anmälan,

2) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd,

3) materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används vid utbildningen,

4) drifthandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram för innehavare av flygutbildningstillstånd,

5) de uppgifter om utbildningen som ska lämnas till myndigheterna.

AVDELNING III

Service

1 kap.

Persontransporttjänster

4 §

Försorg om luftfartyg, passagerare och gods

Luftfartygets befälhavare och besättning är skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda fartyget samt personer och gods ombord.

2 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

2 a §

AVDELNING III

Service

1 kap.

Persontransporttjänster

(4 § fogas)

2 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

(2 a § fogas)

Tillgång till tjänster på någon annans vägnar

En leverantör av mobilitets- och kombinationstjänster och en aktör som på dess vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem ska ge andra leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster tillgång till sina biljett- och betalningssystem via försäljningsgränssnittet och vid behov ge tillgång till systemen via någon annan elektronisk kanal, samt möjliggöra att de leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har rätt till tillgång, på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar, skaffar biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till användning av mobilitetstjänster med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto hos den som använder tjänsten.

Den som ger ut en biljett för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor ska ge leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster tillgång till tjänstesystemet via ett befintligt gränssnitt eller någon annan elektronisk kanal, och möjliggöra att de leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har rätt till tillgång, på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar, skaffar biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till rabatter, ersättningar eller andra specialvillkor med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto hos den som använder tjänsten. Om den som för ett register i anslutning till grunderna för bestämmande av en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor är någon annan än den som ger ut biljetten, ska registerföraren och den som ger ut biljetten tillsammans se till att uppgifter om bestämningsgrunden är tillgängliga i den omfattning som behövs för att genomföra en kundhändelse på någon annans vägnar.

I samband med sådana kundhändelser på någon annans vägnar som avses i 1 och 2 mom. får personuppgifter endast behandlas i den omfattning som behövs för styrkande av någons identitet och för att genomföra kundhändelsen. Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag ska identiteten kunna styrkas på ett särskilt tillförlitligt sätt då tillgång till

tjänster på någon annans vägnar grundas eller ändras väsentligt. Identiteten ska kunna styrkas också i samband med en kundhändelse på någon annans vägnar.

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor har rätt att enligt på förhand angivna kriterier och villkor bedöma tillförlitligheten hos en sådan leverantör av en mobilitets- eller kombinationstjänst som har rätt till tillgång. Tillgång till uppgifter får inte nekas, om den aktör som begär tillgång har ett tillstånd, ett godkännande, en auditering eller en certifiering för verksamheten i fråga som beviljats av en myndighet eller för motsvarande ändamål av en tredje part som myndigheten befullmäktigat, eller om det annars visas att verksamheten motsvarar en allmänt tillämpad standard eller allmänt accepterade villkor inom branschen. Den som nekas tillgång ska ges sakligt motiverade skäl till detta.

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt sådana i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor som endast erbjuder andra persontransporttjänster än sådana som en i IV avd. 1 kap. 3 och 4 § avsedd behörig myndighet upphandlar enligt denna lag eller upphandlingslagen eller som enheter inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster upphandlar enligt den lagen, får avvika från kravet i 1 mom. om det inte är tekniskt ändamålsenligt och ändamålsenligt att uppfylla det till följd av att företaget eller dess verksamhetsområde är litet.

En tjänsteleverantör som är skyldig att ge tillträde till ett gränssnitt enligt 1 eller 2 mom. och en leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som utnyttjar gränssnittet ska samarbeta för att möjliggöra de behövliga praktiska arrangemangen. Tillgången ska vara tillräckligt omfattande för att de som tillhandahåller mobilitets- och kombinationstjänster ska kunna tillhandahålla tjänster obe-

4 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 1 och 2 § och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

3 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

2 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

— — — — — — — — — — — — — — —

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för inlämnande av ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 45 dagar och vid ett förfarande i två steg minst 40 dagar.

(4 mom. fogas)

hindrat och effektivt.

4 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 1, 2 och *2 a §* och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 1, 2 och 2 a § ska se till att det kan ske utan att datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 2 a § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

3 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

2 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

— — — — — — — — — — — — — — —

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för *att lämna en* ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst *35* dagar och vid ett förfarande i två steg minst *30* dagar.

De tidsfrister för lämnande av anbud som avses i 3 mom. får förkortas med fem dagar om den behöriga myndigheten godkänner att anbud lämnas i elektronisk form på det sätt som avses i 62 § 1 mom. i upphandlingslagen.

Tidsfristerna enligt 3 mom. får förkortas om det i praktiken är omöjligt att iaktta tidsfristerna i dessa förfaranden till följd av en brådska som den behöriga myndigheten bestyrker på behörigt sätt. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden dock vara minst 15

(5 mom. fogas)

8 §

Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet

— — — — — — — — — — — — — — —

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska den behöriga myndigheten ingå ett i artikel 3.1 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om offentlig tjänsteupphandling. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i den förordningen. Ett avtal om offentlig tjänsteupphandling kan ingås och beslutet verkställas tidigast 21 dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförfarandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid ingås också tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på den behöriga myndigheten är absolut nödvändigt. Väntetid behöver inte iakttas, om upphandlingskontraktet sluts med den trafikidkare som lämnat det enda godtagbara anbudet och det i anbudsförfarandet inte längre deltar andra anbudsgivare eller anbudssökande vars ställning påverkas av valet av avtalspartner.

— — — — — — — — — — — — — — —

dagar. Vid ett förfarande i två steg ska minst 15 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i två steg ska anbudstiden vara minst 10 dagar.

Anbudstiden vid öppet förfarande kan förkortas till minst 15 dagar och vid selektivt förfarande och förhandlat förfarande till minst 10 dagar, om den behöriga myndigheten har sänt en förhandsannons för publicering på det sätt som föreskrivs i 61 §.

8 §

Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet

— — — — — — — — — — — — — — —

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska den behöriga myndigheten ingå ett i artikel 3.1 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om offentlig tjänsteupphandling. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i förordningen. Ett avtal om offentlig tjänsteupphandling kan ingås och beslutet verkställas tidigast *14* dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförfarandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid ingås också tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på den behöriga myndigheten är absolut nödvändigt. Väntetid behöver inte iakttas, om upphandlingskontraktet sluts med den trafikidkare som lämnat det enda godtagbara anbudet och det i anbudsförfarandet inte längre deltar andra anbudsgivare eller anbudssökande vars ställning kan påverkas av valet av avtalspart.

— — — — — — — — — — — — — — —

11 §

Allmän trafikplikt inom luftfarten

Trafikverket beslutar om införande av sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 16 i flygtrafikförordningen. Trafikverket kan besluta om begränsningar enligt flygtrafikförordningen för en rutt som omfattas av allmän trafikplikt om det behövs för att säkerställa trafik på rutten i fråga.

4 kap.

Offentligt stöd för trafiktjänster

1 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

— — — — — — — — — — — — — — —

3) kommuner, samkommuner och allmännyttiga samfund för utveckling, planering och forskning som gäller trafiktjänster.

— — — — — — — — — — — — — — —

(5 kap. fogas)

(1 § fogas)

(2 § fogas)

4 kap.

Offentligt stöd för trafiktjänster

1 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

— — — — — — — — — — — — — — —

3) *andra än trafikidkare* för utveckling, planering och forskning som gäller transporttjänster.

— — — — — — — — — — — — — — —

5 kap.

Förmedlings- och kombinationstjänster

1 §

Anmälningsplikt

Den som tillhandahåller en förmedlings- eller kombinationstjänst ska göra en anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket. I anmälan ska ingå en beskrivning av de tjänster som tillhandahålls samt tjänsteleverantörens kontaktuppgifter.

2 §

Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster

Utöver det som föreskrivs om passagerarrättigheter någon annanstans i lag ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster då avtalet sluts ge passagerarna information om vem de kan vända sig till under de olika skedena av resekedjan och efter varje skede, om tjänsten inte utförs i enlighet med den bekräftelse passageraren fått.

AVDELNING IV

AVDELNING IV

Myndigheter och tillsyn

1 kap.

Myndigheternas verksamhet

2 §

Trafikverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

— — — — — — — — — — — — — — —

(2 § 4 mom. fogas)

4 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

— — — — — — — — — — — — — — —

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo och Vanda bildar;

— — — — — — — — — — — — — — —

7 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

De behöriga myndigheter som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden

Myndigheter och tillsyn

1 kap

Myndigheternas verksamhet

2 §

Trafikverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

— — — — — — — — — — — — — — —

Trafikverket gör den information och de undersökningar det får del av allmänt tillgängliga i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Den öppna informationen ska vara i sådan form att enskilda användare inte kan identifieras och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

4 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

— — — — — — — — — — — — — — —

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av de kommuner som enligt grundavtalet hör till samkommunen.

— — — — — — — — — — — — — — —

7 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

De behöriga myndigheter som avses i *EU:s förordning om internationell busstrafik* är Trafiksäkerhetsverket och *den behöriga myndigheten* i landskapet Åland. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i förordningen.

för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EU:s förordning om internationell busstrafik) är Trafiksäkerhetsverket och en behörig myndighet i landskapet Åland. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i den förordningen.

— — — — — — — — — — — — — — —

8 §

Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

Kommunikationsministeriet begär av kommissionen ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EU:s förordning om tillstånd för godstrafik). Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt 4 punkten i den artikeln ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

9 §

Myndigheter som utövar tillsyn över passagerarnas och konsumenternas rättigheter

— — — — — — — — — — — — — — —

Utöver vad som i någon annan lag föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet är Trafiksäkerhetsverket den behöriga myndighet som avses i artikel 28.1 och 28.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EU:s förordning om busspassagerares rättigheter). Trafiksäkerhetsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i III avd. 1 kap. *i denna lag* med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden

— — — — — — — — — — — — — — —

8 §

Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

Kommunikationsministeriet begär av kommissionen ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i *EU:s förordning om tillstånd för godstrafik*. Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt 4 punkten i den artikeln ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

9 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

— — — — — — — — — — — — — — —

Utöver vad som *föreskrivs någon annanstans i lag om behörigheten för konsumenttvistenämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) är konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket*

1) behöriga myndigheter enligt artikel 28.1 och 28.3 i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport,

2) de organ som svarar för verkställigheten enligt artikel 16.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar samt om upphävande av förordningen (EES) nr 295/91,

3) de organ som avses i artikel 30.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2001 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

4) behöriga organ enligt artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning

(8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

(9 § 3 mom. fogas)

(9 § 4 mom. fogas)

(5 mom. fogas)

13 §

Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för sådan tillfällig internationell persontransport med buss utomlands som baserar sig på ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat och beviljar på bilaterala avtal baserade tillstånd för rutter som överskrider riksgränserna *samt tillstånd för godstransport.*

15 §

Handläggande och övervakande myndigheter

(EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

Trafiksäkerhetsverket är det organ som svarar för verkställigheten enligt artikel 14.1 i Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Konsumentombudsmannen utövar allmän tillsyn över tillämpningen av de EU-förordningar om passagerares rättigheter som anges i 2 mom. i fråga om passagerare som är konsumenter. Trafiksäkerhetsverket utövar allmän tillsyn över tillämpningen av de förordningar som nämns i 2 och 3 mom. i fråga om affärsresenärer och resenärer med nedsatt rörlighet. Trafiksäkerhetsverket är också behörigt att ge rekommendationer till avgöranden med anledning av besvär som baserar sig på EU:s förordningar om passagerares rättigheter i fråga om passagerare som inte är konsumenter eller som har funktionshinder eller nedsatt rörlighet. I Trafiksäkerhetsverkets förslag till avgörande får ändring inte sökas genom besvär.

Trafiksäkerhetsverket har dessutom behörighet att behandla besvär anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i avdelning III 1 kap., med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

13 §

Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för sådan tillfällig internationell persontransport med buss utomlands som baserar sig på ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat och beviljar på bilaterala avtal baserade tillstånd för rutter som överskrider riksgränserna *samt tillstånd för godstransport.*

rala avtal baserade tillstånd för rutter som överskrider riksgränserna.

för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, övervakningsutrustning inom vägtrafiken och arbetstid för förare som är egenföretagare

(15 § fogas)

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, svarar Trafiksäkerhetsverket för myndighetsuppgifter enligt följande EU-förordningar och avtal:

1) färdskrivarförordningen,

2) kör- och vilotidsförordningen,

3) den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, nedan AETR-avtalet.

Polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna är tillsynsmyndigheter i fråga om de EU-förordningar och AETR-avtalet som avses i 1 mom.

Arbetarskyddsmyndigheten övervakar efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § som gäller förare som är egenföretagare.

16 §

Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik

(16 § fogas)

Undervisnings- och kulturministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Försvarsmakten är behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Undervisnings- och kulturministeriet svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som ministeriet godkänt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. För ordnandet och övervakningen av prov inom den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt samt för utfärdande av intyg enligt 5 § 3 mom. svarar en arbetslivskommission som avses i 120 § 3 mom. 1 punkten i lagen om yrkesutbildning.

Trafiksäkerhetsverket svarar för tillsynen över den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som verket godkänt samt över ordnandet och övervakningen av prov som hör till utbildningen. Trafiksäkerhetsverket får ordna examination och övervakning av prov samt utfärda intyg i samband med förarexamensverksamheten eller fristående från den genom att beställa de behövliga tjänster-

na med iakttagande av bestämmelserna om skötsel av förarexamensuppgiften som en serviceuppgift i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Verket kan förena uppdraget att utöva tillsyn över ett utbildningscentrum med tjänster som avser examination och övervakning av prov.

Försvarsmakten får ordna och övervaka ett prov som avses i II avd. 3 kap. 7 §, om en i 10 § 1 mom. i det kapitlet avsedd enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning har varit utbildningscentrum.

En tillsynsmyndighet som avses i 2–4 mom. och företrädare för dem som utför uppgifter enligt avtal har rätt att för genomförande av tillsynen följa med undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. Myndigheternas företrädare har rätt att följa med prov för att säkerställa att de genomförs och förlöper på behörigt sätt. Ett utbildningscentrum ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan genomföras på behörigt sätt. Inspektioner får inte företas på platser som omfattas av hemfriden.

Närmare föreskrifter om ordnandet av tillsynen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

17 §

Behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

(17 § fogas)

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Då verket fullgör sin uppgift ska det höra den delegation för sjömansärenden som avses i 13 kap. 23 § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) i ärenden som hör till dess behörighet.

Trafiksäkerhetsverket ska sända de meddelanden som förutsätts i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer och andra fördragsslutande parter i STCW-konventionen.

Närmare bestämmelser om de meddelanden som ska sändas får utfärdas genom för-

(18 § fogas)

2 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

1 §

Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt

Trafiksäkerhetsverket har för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna lag och för övervakningen av att lagen och EU-förordningarna iakttas rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftstället hos en tjänsteleverantör enligt denna lag, till fordon och lokaler som används i yrkesmässig trafik för att kunna genomföra kontroller. Rätten till tillträde gäller dock inte lokaler som används för boende av permanent natur. Vid kontrollerna ska *bestämmelserna i* 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

ordning av statsrådet.

18 §

Beviljande av vissa tillstånd som avses i flygbesättningsförordningen

En flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket utfärdar sådana medicinska intyg som avses i flygbesättningsförordningen.

Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum.

En godkänd flygläkare eller företagsläkare ska sända ett utlåtande över medicinsk lämplighet samt en kopia av ett intyg över medicinsk lämplighet eller en medicinsk rapport för kabinbesättning till Trafiksäkerhetsverket.

Kabinbesättningsintyg beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för uppgiften.

2 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

1 §

Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt

Trafiksäkerhetsverket har för *fullgörandet av uppgifterna* enligt denna lag och för övervakningen av *efterlevnaden av lagen och av Europeiska unionens förordningar* rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos en tjänsteleverantör enligt denna lag, till fordon och lokaler som används i yrkesmässig trafik för att kunna genomföra kontroller. Rätten till tillträde gäller dock inte lokaler som används för *permanent boende*. Vid *inspektionerna* ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

— — — — — — — — — — — — — —

Trafiksäkerhetsverket kan ta hjälp av utomstående experter om det behöv för att genomföra tillsynen. En utomstående expert ska vara insatt i det delområde tillsynen gäller. Ansvaret för tillsynen kvarstår hos Trafiksäkerhetsverket. I ett avtal mellan Trafiksäker-

— — — — — — — — — — — — — — —
(4 mom. fogas)

(5 mom. fogas)

2 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

— — — — — — — — — — — — — — —

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller har tillstånd, trafikansvariga, ett företags verkställande direktör, ansvariga bolagsmän *enligt II avd. 1 kap., taxiförare som avses i II avd. 3 kap. och* organisationsanknutna personer enligt 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller sådana organisationer enligt 1 punkten i den paragrafen där en organisationsanknuten person som är anställd hos sökanden har eller har haft ställning som organisationsanknuten person. Rätten att få information gäller också uppgifter ur straffregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller i någon annan elektronisk form.

hetsverket och experten avtalas det om uppgifternas innehåll och andra behövliga frågor för skötseln av uppgiften. Trafiksäkerhetsverket övervakar den utomstående experten då han eller hon fullgör sin uppgift. Verket ska säga upp avtalet med en expert som då han eller hon utför sin uppgift inte följer avtalet mellan verket och experten och andra direktiv som ges i samband med övervakningen eller annars underlåter att sköta uppgifterna på behörigt sätt eller agerar i strid med lagen.

En utomstående expert har rätt till en skälig ersättning av Trafiksäkerhetsverket för de uppgifter han eller hon utför.

2 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

— — — — — — — — — — — — — — —

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och *av* den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information om dem som söker eller *innehar* tillstånd *för verksamhetsutövare*, *om* trafikansvariga, *om* ett företags verkställande direktör, *om* ansvariga bolagsmän, *om den som ansöker om eller innehar ett persontillstånd*, *om sådana* organisationsanknutna personer *som avses* i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi *och om en organisation* enligt 1 punkten i den paragrafen *i vilken* en organisationsanknuten person *har innehaft ställning av organisationsanknuten person*, som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag. *Trafiksäkerhetsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt II avd. 1 kap. 14 §, en utövare av spårbunden stadstrafik enligt II avd. 6 kap., en utövare av anmälningspliktig verksamhet enligt II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 § och om en tillhandahållare av anmälningspliktig förmedlings- eller kombinationstjänst enligt III avd. 5 kap. 1 §.* Rätten att få information gäller också

— — — — — — — — — — — — — — — — —

3 §

Skötseln av uppgifter i samband med körtillstånd

Trafiksäkerhetsverket får skaffa de tjänster som behövs för att sköta de uppgifter i samband med körtillstånd som avses i II avd. 3 kap. 1 § 2 mom. av privata eller offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland i enlighet med vad som föreskrivs i 8 a–8 d § i körkortslagen (386/2011).

(2 mom. fogas)

brottsregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut *via ett gränssnitt* eller *annars* i elektronisk form.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

3 §

Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

Om Trafiksäkerhetsverket har särskilda skäl att misstänka att innehavaren av ett persontillstånd inte uppfyller förutsättningarna för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet eller hälsotillstånd, kan verket förutsätta att innehavaren genom ett prov, en läkarundersökning eller någon annan undersökning visar att han eller hon fortfarande uppfyller förutsättningarna och inom utsatt tid lämnar in ett intyg eller en annan utredning över ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller en sådan annan undersökning till Trafiksäkerhetsverket.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd ska informera Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kommer till hans eller hennes kännedom som inverkar på hans eller hennes behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndsinnehavares behörighet påverkar innehavarens förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska innehavaren underrätta sin arbetsgivare om ändringarna i behörigheten. Den som söker ett persontillstånd är skyldig att informera en järnvägsläkare som avses i IV avd. 3 kap. 1–4 §, en järnvägspsykolog som avses i 2 § i det kapitlet, en sjömansläkare som avses i 3 § i det kapitlet, en flygläkare som avses i 4 § i det kapitlet, en företagsläkare eller Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kommit till sökandens kännedom och som inverkar på sökandens behörighet, i enlighet med hurdan bedömning av en läkare eller psykolog den behörighet som saken gäller förutsätter.

Den som söker eller innehar ett tillstånd svarar för avgifter och andra kostnader med anledning av granskningar, undersökningar och prov enligt 2 och 3 mom.

3 a §

(3 mom. fogas)

(3 a § fogas)

Persontillstånd som förkommer eller förstörs

Ett körtillstånd för taxiförare enligt II avd. 3 kap. 1 §, ett yrkeskompetensbevis och en anteckning enligt 13 § i det kapitlet samt ett förarbevis enligt 7 kap. 3 § i den avdelningen utfärdas i ett originalexemplar. Trafiksäkerhetsverket kan ge ett dubblettexemplar av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts och begär ett dubblettexemplar.

Om ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. 3 § eller en persontillståndshandling för luftfart enligt II avd. 13 kap. 1 § förkommer, stjäls eller förstörs, ersätter Trafiksäkerhetsverket den med ett nytt dokument som motsvarar originaldokumentet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att persontillstånd har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av ursprungliga dokument.

4 §

Skötseln av polisens, Tullens och gränsbevakningsväsendets uppgifter

— — — — — — — — — — — — — — —

(4 mom. fogas)

(5 mom. fogas)

4 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

— — — — — — — — — — — — — — —

Vid tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § om arbetstider för förare som är egenföretagare iakttar arbetarskyddsmyndigheten lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

Polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten får till de behöriga myndigheterna i EES-länderna och i de stater som tillträtt AETR-överenskommelsen lämna ut information som framgår av färdskrivare, färdskrivarskivor eller förarkort samt eventuell annan information som behövs för att identifiera en förseelse, ett fordon eller ett fordons förare och förarens arbetsgivare samt sådan information om påföljder som påförts för en förseelse som de har rätt eller skyldighet att lämna ut enligt bestämmelser i EU-rätten eller till följd av internationella avtal som är bindande för Finland. Polisen och arbetarskyddsmyn-

digheten får dessutom lämna ut motsvarande uppgifter om misstänkta förseelser om en behörig myndighet i någon annan stat begär det för att utreda en förseelse som inträffat i den staten. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får också av sådana myndigheter i andra stater som nämns ovan begära motsvarande uppgifter för att utreda en förseelse som misstänks ha inträffat i Finland.

6 §

Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken

(6 § fogas)

Om det finns sannolika skäl att misstänka att ett brott som nämns i VI avd. 2 kap. 6 § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen eller andra sådana bevishandlingar som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

Om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra, tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits. En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får också hindra föraren från att fortsätta köra, om föraren inte för tillsynsmyndigheten uppvisar de uppgifter som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen eller i artikel 12.1 i AETR-överenskommelsen.

Polisen får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i VI avd. 2 kap. 2 b §.

7 §

Ansvaret för den som utövar offentlig makt

(7 § fogas)

På provbedömare enligt II avd. 3 kap. 11 §, examinatorer enligt 8 kap. 2 § och flygläkare och företagsläkare enligt 1 kap. 18 § i denna avdelning och på personer som avses i 1 § 3 mom. i detta kapitel och i 3 kap. 1–4 § i denna avdelning tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

3 kap.

Trafikläkarsystemet

1 §

Godkännande av järnvägsläkare

(3 kap. fogas)

(1 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en järnvägsläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för förare, om

1) sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) och har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter,

2) sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter, arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften samt de hälsokrav som gäller förare.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en järnvägsläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om kompetenskrav för järnvägsläkare och om upprätthållande av kompetensen.

2 §

Godkännande av järnvägspsykologer

(2 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en järnvägspsykolog för att utföra psykologiska personbedömningar för förare, om

1) sökanden är legitimerad psykolog enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården,

2) sökanden har tillräcklig kännedom om

arbets- och organisationspsykologi och psykologiska personbedömningar,

3) sökanden är förtrogen med bedömning av de psykiska egenskaper som krävs i uppgiften som förare och har praktisk erfarenhet av att bedöma psykiska egenskaper,

4) sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter samt med arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften samt de psykiska krav som gäller förare.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en järnvägspsykolog som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om behörighetskrav för järnvägspsykologer och om upprätthållande av kompetensen.

3 §

Godkännande av sjömansläkare

(3 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en sjömansläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för fartygspersonal, om

1) sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården och har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter,

2) sökanden i Finland har genomgått en utbildning i arbetsförhållandena och hälsokraven inom sjöfartssektorn.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en sjömansläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om behörighetskrav för sjömansläkare och om upprätthållande av kompetensen samt om blankettmodeller för läkarintyg för fartygspersonal.

4 §

Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centra

Trafiksäkerhetsverket godkännerflygläkare och flygmedicinska centrum med iakttagande

(4 § fogas)

av flygbesättningsförordningen.

5 §

Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet

(5 § fogas)

En läkare eller ett flygmedicinskt centrum som avses i 1, 3 och 4 § som utfört en undersökning på en person som söker eller innehar ett persontillstånd samt en psykolog som avses i 2 § som har utfört en personbedömning ska trots sekretessbestämmelserna på begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kan inverka på beviljandet eller ikrafthållandet av tillståndet.

En instans som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan anmodan underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet.

Också en sådan yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom social- och hälsovården ska trots sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett persontillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet. Han eller hon ska utan ogrundat dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den berörda personens hälsotillstånd utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten. Innan anmälan görs ska den som söker eller innehar tillståndet informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på hans eller hennes prestationsförmåga.

I en anmälan enligt 3 mom. får endast följande uppgifter ges:

1) att den person som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de medicinska eller psykologiska förutsättningarna för tillståndet i fråga, och

2) vilka åtgärder som föreslås för att närmare utreda hälsotillståndet eller dess inverkan på prestationsförmågan.

4 kap.

Anförtroende av offentliga förvaltnings-

uppgifter till andra aktörer

1 §

(4 kap. fogas)

Överföring av uppgifter

(1 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket får i egenskap av tillstånds-, register- och tillsynsmyndighet för transportsektorn överföra assisterande uppgifter som stöder verkets egen verksamhet eller andra sådana förvaltningsuppgifter som särskilt anges nedan till en privat eller offentlig tjänsteleverantör.

Uppgifterna får kombineras med andra tjänster som Trafiksäkerhetsverket upphandlar.

På tjänsteupphandlingar tillämpas upphandlingslagen, om endast en del av tjänsteleverantörerna kan ge anbud på en viss tjänst.

2 §

Allmänna bestämmelser

(2 § fogas)

På personer som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter enligt detta kapitel tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Tjänsteleverantörer eller personer i deras tjänst får inte för utomstående yppa sådan konfidentiell information som kommit till deras kännedom då de skött uppgifter enligt detta kapitel.

Trafiksäkerhetsverket för en förteckning över sådana tjänsteleverantörer som avses i detta kapitel.

Bestämmelser om grunderna för fastställande av avgifter finns i lagen om grunder för avgifter till staten (150/1992).

3 §

Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet

(3 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket kan överföra följande assisterande uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet:

1) mottagande av ansökningshandlingar och registeranmälningar,

2) införande av uppgifter i register,

3) sändande av dokument för digitalisering och arkivering till Trafiksäkerhetsverket,

4) produktion av intyg, dokument och identifieringstecken och utlämnande av dem till kunder samt mottagande av kort och tillstånd som returneras,

5) uppbärande av avgifter i anslutning till uppgifterna och förmedling av dem till Trafiksäkerhetsverket,

6) rådgivning och förmedling av information i samband med ansökningsförfaranden och registerföring,

7) andra motsvarande tekniska uppgifter.

En tjänsteleverantör får inte behandla sådana ansökningar eller registeranmälningar som förutsätter en bedömning av förutsättningarna för registrering eller tillstånd, inte heller slutligt avförande av ett trafikmedel ur ett register, utan de ska överföras för att avgöras av Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket får såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av yrkeskompetens överföra examination och övervakning av prov för bedömning av yrkeskompetens samt utfärdande av betyg.

Trafiksäkerhetsverket får överföra sådant beviljande av förar- och företagskort enligt färdskrivarförordningen som ska anses ha karaktär av distribution.

Trafiksäkerhetsverket får överföra följande uppgifter som har samband med konstaterande av kompetens inom luftfarten och som avses i II avd. 13 kap. 2 §:

1) examination och godkännande av språkprov,

2) bedömning och godkännande av kontrollflygares kompetens.

4 §

Krav på tjänsteleverantörer

(4 § fogas)

En tjänsteleverantör ska vara tillförlitlig, ha rätt att utöva näring i Finland och ha den tekniska, finansiella, yrkesmässiga och verksamhetsmässiga beredskap uppgiften kräver samt personal enligt vad som föreskrivs särskilt.

En sådan tjänsteleverantör kan inte anses vara tillförlitlig som är försatt i näringsförbud eller under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff

eller under de tre senaste åren till bötesstraff för ett allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller arbetsförhållanden, utövande av näring, bokföring eller skuldförhållanden eller som under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för något annat allvarligt brott som kan antas inverka på tillförlitligheten eller visa på uppenbar olämplighet för sådana uppgifter som avses i detta kapitel. Bedömningen av en tjänsteleverantörs tillförlitlighet gäller personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför sådana uppgifter som avses i detta kapitel.

De som beviljar färdskrivarkort eller deras anställda eller andra som står i ett beroendeförhållande till dem får inte utföra sådana transporter på vilka färdskrivarförordningen tillämpas och får inte heller kommersiellt, finansiellt eller annars stå i beroendeförhållande till ett företag som utför sådana transporter eller till en sammanslutning, stiftelse eller offentligrättslig inrättning som bedriver sådan verksamhet.

På tjänsteleverantörer och deras personal tillämpas inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen då de utför sådana registreringsuppgifter som avses i 2 §.

5 §

Avtal med tjänsteleverantörer

(5 § fogas)

Utöver vad som föreskrivs i artikel 28.3 i 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), nedan *Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning*, ska det i ett avtal med en tjänsteleverantör åtminstone avtalas om

1) andra uppgifter för tjänsteleverantören än hantering av personuppgifter,

2) avtalsperioden, inledande av verksamheten och avtalets upphörande under pågående avtalsperiod,

3) tjänsteleverantörens verksamhetsområde och verksamhetsställen samt betjäningstider,

4) metoder för att trygga tillräcklig yrkeskunskap för dem som utför uppgifterna,

5) förvaring och arkivering av dokument i samband med verksamheten,
6) debitering och redovisning av avgifter,
7) vilka krav tillsynen ställer på tjänsteleverantören samt påföljder om brister eller försummelser konstateras,
8) tjänsteleverantörens skyldighet att anmäla om sådana ändringar i skötseln av uppgifterna som kan inverka väsentligt på en adekvat skötsel av uppgifterna,
9) den ersättning Trafiksäkerhetsverket ska betala till tjänsteleverantören.

Trafiksäkerhetsverket får säga upp eller häva avtalet om tjänsteleverantören inte längre uppfyller de allmänna kraven för det eller om tjänsteleverantören väsentligt åsidosätter fullgörandet av de uppgifter man kommit överens om i avtalet eller annars bryter mot avtalet eller väsentligen eller upprepade gånger handlar lagstridigt.

Tjänsteleverantören ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om sådana ändringar i sin verksamhet som kan inverka väsentligt på skötseln av de uppgifter som anförtrotts tjänsteleverantören.

6 §

Andra uppgifter som får överföras

(6 § fogas)

Utöver vad som föreskrivs i detta kapitel får Trafiksäkerhetsverket överföra uppgifter som gäller första certifiering av eller fortlöpande tillsyn över personer eller organisationer till behöriga organ, med iakttagande av vad som föreskrivs i EASA-förordningen och i kommissionens förordningar som antagits med stöd av den.

7 §

Tillsyn

(7§ fogas)

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över tjänsteproducenternas verksamhet. Verket har rätt att för tillsynsändamål företa inspektioner i en tjänsteleverantörs lokaler och att trots sekretessbestämmelserna få information om dokument som har samband med tjänsteuppgiften. Tillsynen får inte omfatta lokaler som används för permanent boende. Vid inspektion av lokaler tillämpas 39 § i förvalt-

AVDELNING V

Trafikregister

1 kap.

Trafiktillståndsregistret

1 §

Registrets syfte och registermyndighet

Trafiktillståndsregistret är ett riksomfattande register som förs över tillstånd enligt denna lag och registreringar som avses i II avd. 1 kap. 14 § och som är indelat i separata delar för offentliga uppgifter och uppgifter vilkas användning är begränsad.

Trafiksäkerhetsverket för trafiktillståndsregistret. Trafiksäkerhetsverket får använda registret för att fullgöra de uppgifter eller skyldigheter som verket har enligt lag eller enligt bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av lag.

På de registrerade uppgifter som gäller persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd och utlämnande av dem tillämpas dessutom vad som föreskrivs i artikel 16 i EU:s förordning om trafikidkare.

(4 mom. fogas)

ningslagen.

AVDELNING V

Trafikregister

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Registrets innehåll och syfte

Trafiksäkerhetsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

1) tillstånd för verksamhetsutövare och om anmälningspliktig verksamhet,

2) fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägs- och spårvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem (trafikmedel),

3) persontillstånd.

Trafik- och transportregistret förs i syfte att bevilja och utöva tillsyn över tillstånd och andra rättigheter som gäller transporter, förbättra trafiksäkerheten, identifiera trafikmedel och beskattning och inteckningar som gäller dem, minska miljöpåverkan, utveckla mobilitetstjänsterna och utnyttjandet av dem, möjliggöra forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, främja tjänster som baserar sig på hantering av en persons egna uppgifter (egna data), producera myndighetstjänster inom transportsektorn samt uppfylla internationella förpliktelser.

Trafiksäkerhetsverket får utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter.

Statens ämbetsverk på Åland för ett register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.

2 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt till information

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Trafiksäkerhetsverket rätt att

2 §

Uppgifter som förs in i registret

I den offentliga delen av trafiktillståndsregistret införs uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd och om ändringar i tillstånden. I den offentliga delen av registret införs dessutom tillståndshavarens namn och kontaktuppgifter, företagets företags- och organisationsnummer samt tillståndets nummer och giltighetsperiod. I fråga om den trafikansvarige införs namn och kontaktuppgifter. Med kontaktuppgifter avses i fråga om fysiska personer sådana uppgifter med hjälp av vilka de kan nås under tjänstetid.

I den del av trafiktillståndsregistret där användningen är begränsad registreras i fråga om juridiska personer uppgifter om verkställande direktör, ansvariga bolagsmän och ägarförhållanden. I fråga om fysiska personer registreras personbeteckning eller, om personbeteckning saknas, uppgifter om födelsetid, födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet samt uppgifter om hemkommun, hemadress, modersmål och kontaktspråk och uppgift om att personen avlidit. I fråga om företag registreras motsvarande uppgifter. I den del av trafiktillståndsregistret där användningen är begränsad registreras också följande uppgifter, till den del de behövs för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag:

1) de uppgifter som gäller förutsättningarna för beviljande av tillstånd och som avses i II avd. 1 kap. 3 och 4 § och de uppgifter om gott anseende som avses i 6 och 7 § i det kapitlet,

2) uppgift om huruvida företaget har ansetts vara ett riskföretag enligt II avd. 1 kap. 11 §,

3) de uppgifter om yrkeskunnande som avses i IV avd. 1 kap. 6 §,

4) de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har fått med stöd av IV avd. 2 kap. 2 och 4 §, och

5) uppgifter om de administrativa påföljder som avses i VI avd. 1 kap.

I den del av trafiktillståndsregistret där användningen är begränsad införs uppgifter en-

få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av dem som söker eller innehar tillstånd enligt. 1 § 1 och 3 punkten, av dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel.

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Trafiksäkerhetsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av

1) tillverkare och importör av trafikmedel och motorer för dem samt deras företrädare,

2) läroinrättning, utbildare och examinator,

3) läkare och psykolog samt sammanslutning och inrättning som bedriver hälso- och sjukvård,

4) dem som tillverkar och behandlar certifikat och kort,

5) dem som bedriver järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland,

6) dem som utför registreringsuppgifter, bedriver besiktningsverksamhet, beviljar enskilda godkännanden samt annan som slutit avtal med Trafiksäkerhetsverket,

7) trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolag,

8) redare och rederi.

Utöver vad som föreskrivs i IV avd. 2 kap. 2 § 3 mom. har Trafiksäkerhetsverket rätt att av andra myndigheter och instanser som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av verkets uppgifter som registeransvarig enligt den nationella lagstiftningen och EU:s lagstiftning. Rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret.

ligt 1 och 2 mom. om dem som ansöker om tillstånd. Vidare införs i den del där användningen är begränsad uppgifter om en sådan registreringspliktig tjänsteleverantör som avses i II avd. 1 kap. 14 §. De uppgifter som registreras i fråga om fysiska personer är i detta fall namn, personbeteckning och kontaktuppgifter inklusive hemadress. I fråga om juridiska personer registreras namn, företags- och organisationsnummer och kontaktuppgifter.
(4 mom. fogas)

(5 mom. fogas)

3 §

Bevarande av uppgifter

De uppgifter som införts i trafiktillståndsregistret bevaras i två år efter det att tillståndet återkallats eller efter att ett person- eller godstrafiktillstånd upphört att gälla, om inte något annat föreskrivs om hur länge uppgifterna ska bevaras. De uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått ur straff- eller bötesregistret eller ur informationssystemet för polisärenden med stöd av IV avd. 2 kap. 2 § 4 mom. ska dock avföras ur registret genast när de inte längre behövs.
(2 mom. fogas)

Rätten till information gäller också uppgifter ur straffregistret och bötesregistret om påföljder som vunnit laga kraft och som i Finland påförts en innehavare av ett inhemskt eller utländskt gemenskapstillstånd för gods- eller persontransporter eller föraren av ett fordon som tillståndsinnehavaren innehar, för att möjliggöra internationellt informationsutbyte enligt vad som föreskrivs om detta i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att få sådan information som avses i 1–4 mom. trots sekretessbestämmelserna. Uppgifterna ska lämnas ut avgiftsfritt med hjälp av ett gränssnitt eller annars i elektronisk form enligt vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Uppgifterna ska sändas utan ogrundat dröjsmål.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om sändandet av uppgifter.

3 §

Ändringar i registeruppgifterna

En instans som avses i 2 § 1 och 2 mom. ska utan dröjsmål göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som införts i registret samt om upphörande av verksamheten, om det inte med stöd av en bestämmelse i någon annan lag har föreskrivits om skyldighet att göra anmälan om saken. Trafiksäkerhetsverket ska ordna möjlighet att sända uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på eget initiativ föra in uppgifter som saknas i registret samt att rätta felaktiga uppgifter. Om felet beror på en åtgärd hos den anmälningsskyldige, har Trafiksäkerhetsverket rätt att ta ut kostnaderna för att korrigera felet hos den anmälningsskyldige.

(4 § upphävs)

4 §

Utlämnande av uppgifter

Av informationen i trafiktillståndsregistrets offentliga del kan för det företag eller den sammanslutning som är tillståndshavare namn, uppgifter om giltigt tillstånd och kontaktinformation som är avsedd för allmänt bruk offentliggöras som sådana elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna till en annan myndighet lämna ut sådana uppgifter ur den del av registret där användningen är begränsad som är nödvändiga för att myndigheten ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag. Trafiksäkerhetsverket får dock inte lämna ut sådana sekretessbelagda uppgifter som verket har fått med stöd av IV avd. 2 kap. 2 § 4 mom. ur straff- och bötesregistret eller ur informationssystemet för polisärenden.

Om inget annat föreskrivs i denna lag, tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet på sekretess för och utlämnande av uppgifter i registret och personuppgiftslagen (523/1999) på annan behandling av personuppgifter.

En spärrmarkering som införts i befolkningsdatasystemet utgör inget hinder för att till myndigheterna lämna ut personuppgifter ur trafiktillståndsregistret. Bestämmelser om myndigheternas skyldighet att informera om spärrmarkeringar finns i 37 § 2 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009).

(5 § upphävs)

5 §

Meddelande om ändringar

En innehavare av trafiktillstånd ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om ändringar i kontaktuppgifterna och om ändringar i den trafikansvariges kontaktuppgifter. Likaså ska verket underrättas om ändringar med anknytning till de ansvariga bolagsmännen hos en juridisk person.

2 kap.

Trafiksäkerhetsverket erbjuder möjlighet att lämna uppgifterna via en teknisk anslutning eller i övrigt elektroniskt.

(2 kap. fogas)

(1 § fogas)

Uppgifter i registret

1 §

Allmänna uppgifter som förs in i registret

I fråga om fysiska personer får i registret föras in uppgift om
1) namn samt personsignum eller födelsetid, om personsignum saknas,
2) kön,
3) födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet,
4) adress- och andra kontaktuppgifter,
5) hemkommun,
6) modersmål och ärendespråk,
7) en persons död,
8) fotografi och namnteckningsprov,
9) företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare.

I fråga om juridiska personer får i registret föras in uppgift om
1) namn, hjälpfirma samt företags- och organisationsnummer,
2) hemort,
3) adress- och andra kontaktuppgifter,
4) ärendespråk,
5) verkställande direktören, ansvariga bolagsmän och ägarförhållanden, ansvarspersoner i övriga sammanslutningar samt deras identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter.

I registret får dessutom i fråga om fysiska personer, juridiska personer och trafikmedel föras in för användningsändamålet nödvändiga uppgifter om
1) försäkringar,
2) lagstadgade avgifter och skatter och betalningen av dem,
3) inteckningar,
4) konkurs, skuldsanering, företagssanering, utsökning, beslag och kvarstad,
5) fullmakter,
6) kortuppgifter från övervakningsutrustning i vägtrafiken,
7) sjömansbefattningar för personer som arbetar på finska fartyg,
8) parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.

I registret får sådana uppgifter om begångna brott och straff för dem, körförbud och andra motsvarande påföljder, om påföljder som Trafiksäkerhetsverket påfört på

grund av sin tillsynsuppgift föras in som är nödvändiga för fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgifter samt andra uppgifter relaterad till tillsynuppgift.

De uppgifter som avses i 1–4 mom. ska med undantag av identifieringsuppgifter inte föras in, om de är tillgängliga i realtid i någon annan myndighets register, såvida det inte av tekniska skäl är ändamålsenligt att föra in uppgifterna.

Trafiksäkerhetsverket får föra in de uppgifter i registret som verket fått del av med stöd av sin rätt till information enligt 1 kap. 2 §.

2 §

Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare

(2 § fogas)

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får i fråga om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet föras in

1) uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd, tillståndens innehåll och tillståndsvillkoren, tillståndens nummer, giltighetstid samt ändringar i tillstånd,

2) uppgifter om ansökningar om tillstånd och behandlingen av dem,

3) uppgifter enligt 1 och 2 punkten om registreringsanmälningar,

4) uppgifter som hänger samman med beviljande av tillstånd och införande av registeranteckningar samt bedömning av anseende och tillförlitlighet,

5) uppgifter om huruvida ett företag har ansetts vara ett riskföretag enligt II avd. 1 kap. 11 § samt om påföljder och tillsyn,

6) uppgifter om anmälningar om avvikelser.

3 §

Uppgifter om trafikmedel

(3 § fogas)

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får i fråga om trafikmedel i registret föras in

1) uppgifter av teknisk och kommersiell art,

2) registerbeteckning och andra uppgifter om identifiering och numrering,

3) uppgift om hemort och användningsom-

råde,
4) konstruktionsuppgifter,
5) historiska uppgifter,
6) uppgifter om godkännande, besiktning och klassificering samt andra tekniska granskningar,
7) uppgift om myndighetsinspektioner,
8) uppgift om ägare, innehavare, användare och övriga registreringsuppgifter,
9) uppgifter om tagande i och ur bruk samt om temporärt bruk,
10) uppgifter om användningsändamål och innehav,
11) uppgifter om användningsbegränsning och användningsförbud,
12) uppgifter om underhåll och motsvarande uppgifter,
13) uppgifter om olovligt ibruktagande.
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om uppgifter som ska föras in i fråga om trafikmedel.

4 §

Uppgifter om persontillstånd

(4 § fogas)

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får om persontillstånd föras in i registret
1) uppgift om beviljade och återkallade tillstånd, villkor och dispens i samband med dem, identifieringsuppgifter, giltighetstid, ändringar samt uppgifter om ansökningar om tillstånd som avslagits,
2) uppgift om vem som beviljat tillståndet och i vilken stat,
3) uppgifter om ansökningar om tillstånd, behörigheter, godkännanden eller kompetenser och behandlingen av dem, om utbildning och erfarenhet samt om prov och bedömningar,
4) uppgift om den språkkunskap som behövs,
5) uppgifter om hälsotillstånd och om undersökningar av läkare och psykologer,
6) uppgifter om beviljande av sådana kort, brev och intyg som motsvarar tillstånd, behörigheter, godkännanden och kompetenser samt om att de återkallats, förkommit eller förstörts,
7) andra uppgifter som enligt Europeiska unionens lagstiftning och internationella fördrag ska föras in i en trafikmyndighets regis-

ter.

5 §

Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel

(5 § fogas)

Trafiksäkerhetsverket får för viss tid förbjuda att ett trafikmedels registeruppgifter ändras och göra en anteckning om det i registret, om verket får kännedom om en uppenbar oklarhet i fråga om äganderätten till trafikmedlet eller i fråga om dess identifieringsuppgifter.

6 §

Förvaring och avförande av uppgifter

(6 § fogas)

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser eller av lag, ska uppgifter som förts in i registret avföras enligt följande:

1) uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare sex år efter att tillståndet återkallats eller upphört,

2) personuppgifter som hänger samman med ett trafikmedel tio år efter att trafikmedlet slutligt har avförts ur registret,

3) uppgifter om persontillstånd sedan en personuppgift har blivit obehövlig med tanke på användningsändamålet, dock senast tio år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut,

4) med avvikelse från 3 punkten uppgifter om behörighet i järnvägstrafiken 10 år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut,

5) med avvikelse från 3 punkten uppgifter om sjömäns sjötjänstgöring, utbildning och kompetenser 70 år efter att de registrerats,

6) personuppgifter senast 10 år efter personens död, om inte uppgifterna redan avförts på någon annan grund,

7) uppgifter om brott och om brottspåföljder genast då de har blivit obehövliga eller senast tio år efter att beslutet har vunnit laga kraft,

8) en uppgift som konstaterats vara felaktig eller felaktigt införd fem år efter att felet upptäcktes, om uppgiften behöver bevaras för att trygga den registrerades, någon annan parts eller den registeransvariges rättigheter,

9) ett verksamhetsförbud som meddelats

den registrerade eller en uppgift om någon annan administrativ åtgärd som Trafiksäkerhetsverket eller polisen vidtagit tio år efter att beslutet vunnit laga kraft,

10) uppgifter om den registrerades hälsotillstånd sedan uppgiften har blivit obehövlig med tanke på användningsändamålet.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska uppgifter om trafikmedel bevaras bestående.

Trots det som i denna paragraf föreskrivs om avförande av uppgifter får en uppgift lämnas kvar i registret om den är nödvändig för skötseln av den registeransvariges uppgifter.

3 kap.

Utlämnande av uppgifter

1 §

Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter

(3 kap. fogas)

Trafiksäkerhetsverket beslutar om utlämnande av uppgifter.

(1 § fogas)

Uppgifter kan lämnas ut via ett gränssnitt eller en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter eller annars elektroniskt.

2 §

Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt

Följande uppgifter är allmänt tillgängliga:

(2 § fogas)

1) uppgifter om identifieringsnummer för befintliga tillstånd för verksamhetsutövare och om tillståndsinnehavarens namn, kontaktuppgifter för verksamheten samt motsvarande uppgifter om registreringsanmälan,

2) de uppgifter som förts in i registret så att uppgifterna inte kan kopplas till någon fysisk eller juridisk person.

Trafiksäkerhetsverket ska se till att de uppgifter som avses i 1 mom. är uppdaterade och tillgängliga i sådan maskinläsbar form att de är lätta att bearbeta via en anslutning som skapas i datasystemet, så att de kan användas fritt.

3 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall

Var och en har rätt att i enskilda fall få följande uppgifter:

(3 § fogas)

1) på basis av företags- och organisationsnummer uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av verksamhetstillstånd samt tillståndets nummer och giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och släktnamn, personsignum eller någon annan identifieringsuppgift uppgift om namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer och giltighetstid,

2) på basis av den beteckning som identifierar ett trafikmedel uppgift om trafikmedlet samt dess ägares och innehavares, användares och deras företrädares namn samt adress och andra kontaktuppgifter samt uppgift om besiktning, beskattning, inteckningar och försäkringstagare,

3) på basis av för- och släktnamn, personsignum eller något annat identifierande element uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighetstid och omfattning.

Med stöd av 1 mom. 2 punkten får också uppgifter om ett trafikmedels tidigare ägare eller innehavare lämnas ut i begränsad omfattning.

4 §

Utlämnande av offentliga uppgifter för ändamål som har samband med transporter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Trafiksäkerhetsverket lämna ut

(4 § fogas)

sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 3 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:

1) för tillhandahållande och utveckling av transporttjänster,

2) för enkäter och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt andra adress- och datatjänster,

3) för uppdatering av kontaktuppgifter och uppgifter om trafikmedel i kundregister,

4) för andra motsvarande ändamål som den registeransvarige godkänner.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifter får överlåtas vidare eller i övrigt lämnas ut till utomstående endast om det föreskrivs om detta i lag, om överlåtelsen baserar sig på en förpliktelse i ett internationellt fördrag som är bindande för Finland eller på Europeiska unionens lagstiftning eller om Trafiksäkerhetsverket har gett tillstånd till det.

5 §

Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet

(5 § fogas)

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall lämna ut uppgifter som förts in i trafik- och transportregistret för sådan utvecklings- och innovationsverksamhet som syftar till att utveckla och tillhandahålla transportsystem och transporttjänster, öka medvetenheten om och förståelsen för transportsystem och transporttjänster samt förbättra trafiksäkerheten och främja uppnåendet av miljömålen för trafiken. Konfidentiella uppgifter får endast ges ut med den registrerades samtycke eller i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer. Uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått från straffregistret eller bötesregistret får endast ges ut i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer.

Trafiksäkerhetsverket får ge tillstånd till sådan behandling av uppgifter i registret som utförs helt maskinellt, om slutresultatet endast innehåller sådana uppgifter som inte kan kopplas till enskilda personer. Under behandlingen får uppgifterna inte lagras annat än temporärt.

Till Trafiksäkerhetsverket ska sändas en tillräcklig utredning, utifrån vilken verket kan förvissa sig om att de uppgifter som begärs behövs för ändamålet, att uppgifterna behandlas säkert och att sökanden är tillförlitlig.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifterna ska utplånas genast då de inte längre behövs för ändamålet. Uppgifterna får inte överlåtas vidare.

6 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter

(6 § fogas)

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att till andra myndigheter och till andra som sköter lagstadgade uppgifter lämna ut sådana uppgifter ur registret som är nödvändiga för skötseln av deras uppgifter. Trafiksäkerhetsverket får dock inte lämna ut sådana konfidentiella uppgifter som det fått från straffregistret eller bötesregistret, om inte något annat föreskrivs i lag.

Trafiksäkerhetsverket får lämna ut uppgifter 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. När personuppgifter överlåts utanför EES-området ska förutsättningarna enligt kapitel V i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning uppfyllas. En annan myndighet som fått uppgifter ur trafik- och transportregistret får överlåta uppgifterna vidare om samma förutsättningar uppfylls.

Dessutom får Trafiksäkerhetsverket överlåta ett fotografi och ett namnteckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i IV avd. 4 kap.

7 §

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter

(7 § fogas)

Fysiska personer har rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 2, 4 och 5 §. Fysiska personer har också rätt att förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 3 §.

Juridiska personer har rätt att förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut för ändamål enligt 5 §.

Bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster. När spärrmarkeringar överförs till

trafik- och transportregistret, ska begränsningen för utlämnande av uppgifter utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn.

Förbud mot utlämnande enligt 1–2 mom. eller en sådan spärrmarkering som avses i 3 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till myndigheter eller till dem som sköter lagstadgade uppgifter.

När Trafiksäkerhetsverket lämnar ut uppgifter som omfattas av en begränsning enligt 3 mom., ska mottagaren samtidigt underrättas om begränsningen samt om begränsningar som gäller användning av och skydd för uppgifterna.

8 §

Hantering av egna uppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska bereda möjlighet för en registrerad att hämta egna uppgifter och kopiera dem till ett annat dataregister i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Detta gäller inte sådana konfidentiella uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har fått från straffregistret eller bötesregistret och inte heller uppgifter om tillsyn eller påföljder.

(8 § fogas)

AVDELNING VI

Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

1 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 2 § 2–5 mom. och 2 c § gäller dock inte yrkeskompetensbevis enligt II avd. 3 kap. 13 § i denna lag eller anteckningar om yrkeskompetens.

— — — — — — — — — — — — — — —

AVDELNING VI

Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

1 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller tillstånd och andra godkännan-

den av myndigheterna som enligt denna lag beviljas fysiska och juridiska personer.

— — — — — — — — — — — — — — —

2 §

Återkallande av tillstånd, anmärkning och varning

Tillståndshavaren kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet har avbrutits eller upphört. Trafiksäkerhetsverket återkallar tillståndet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett tillstånd, om

1) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller *den* verksamhet som tillståndshavaren bedriver i enlighet med denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

2) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid.

(3 punkten fogas)

Trafiksäkerhetsverket kan ge en tillståndshavare som avses i denna lag en anmärkning eller en varning om denne på något annat sätt än vad som avses i 2 mom. 1 punkten upprepade gånger eller allvarligt underlåter att iaktta de bestämmelser eller föreskrifter som avses i den punkten. Varning kan ges om en anmärkning utifrån en helhetsbedömning av det som framgår i ärendet inte kan anses vara tillräcklig.

2 §

*Återkallande, **ändring och begränsning** av tillstånd*

Tillståndshavaren kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet har avbrutits eller upphört. Trafiksäkerhetsverket återkallar tillståndet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Trafiksäkerhetsverket kan *ändra, begränsa eller* återkalla ett tillstånd, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som *utfärdats* med stöd av den, eller mot bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller verksamhet som *regleras i* denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak finns grundad anledning att misstänka att tillståndsinnehavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller utöva den verksamhet tillståndet avser på ett säkert sätt.

Trafiksäkerhetsverket får dessutom för viss tid eller helt återkalla behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iaktta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

Ett tillstånd kan återkallas endast om inte någon annan åtgärd kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande enligt 2 mom. 2 punkten eller 3 mom. ska fastställas för en viss tid som står i proportion till förseelsens allvarlighetsgrad eller tillsvidare.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och antecknas i registret.

(4 mom. fogas)

(2 a § fogas)

I de fall som avses i 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket omedelbart beslagta en tillståndshandling för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

2 a §

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

När Trafiksäkerhetsverket överväger att återkalla ett järnvägsföretags koncession för att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet eller för att koncessionshavaren trots verkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik, ska verket ge koncessionshavaren möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig, eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska verket återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som Trafiksäkerhetsverket konstaterar att en i 1 mom. avsedd koncessionshavare inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om återkallade koncessioner. Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker en i 1 mom. avsedd brist i en koncession som beviljats i en annan stat i Europeiska unionen, ska verket omedelbart underrätta den behöriga myndigheten i den berörda staten om detta.

När Trafiksäkerhetsverket återkallar en lokförares tillstånd, ska lokföraren och den järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som ver-

ket känner till utan dröjsmål underrättas om beslutet.

Om en behörig myndighet i en annan EES-stat har begärt att Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett tillstånd för en lokförare som Trafiksäkerhetsverket har beviljat eller genomföra kompletterande kontroller, ska verket avgöra ärendet inom fyra veckor och underrätta den behöriga myndighet som gjort begäran, Europeiska kommissionen och de behöriga myndigheterna i övriga EES-länder om sitt beslut.

Om Trafiksäkerhetsverket har återkallat en förares tillstånd ska verket informera om förfarandet för att återfå tillståndet.

2 b §

Återkallande av färdskrivarkort

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett färdskrivarkort.

(2 b § fogas)

Verkstadskort och kontrollkort kan återkallas, om kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av kortet och felen eller bristerna inte korrigeras inom utsatt tid. Ett kort kan också återkallas om kortet används i strid med det användningsändamål som föreskrivs för kortet.

Förarkort återkallas med iakttagande av artikel 26.7 i färdskrivarförordningen.

Företagskort kan återkallas, om

1) kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av företagskort och felen eller bristerna inte korrigeras inom utsatt tid.

2) det kort som företaget innehar har erhållits på basis av oriktiga uppgifter eller förfalskade dokument, eller

3) företaget har använt ett annat företags kort i avsikt att försvåra övervakningen av kör- och vilotider.

2 c §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndsinnehavare och till den ansvarsperson för tillståndsinnehavaren som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket, om de på något annat sätt än det som

(2 c § fogas)

avses i 2 § 2 mom. underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om skötseln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälningspliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. En varning ska ges om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och den antecknas i registret.

3 a §

Förfarande i fråga om ett godkännande som beviljats av undervisnings- och kulturministeriet för ett utbildningscentrum som erbjuder utbildning för grundläggande yrkeskompetens

(3 a § fogas)

Om ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet har godkänt enligt II avd. 3 kap. 10 § inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande, de regler som gäller utbildningen inte iakttas eller utbildningen inte sköts i enlighet med villkoren för godkännandet eller annars inte sköts på behörigt sätt, kan utbildningscentrumet ges en anmärkning eller en skriftlig varning. Om olägenheterna inte undanröjs inom en tidsfrist som sätts ut av den myndighet som har godkänt utbildningscentrumet, ska godkännandet återkallas. En övervakare ska omedelbart underrätta den myndighet som har fattat beslutet om godkännande om brister och försummelser som upptäcks vid översynen så att myndigheten kan vidta behövliga åtgärder.

3 b §

Förfarande i fråga om ett förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat

(3 b § fogas)

Om en förare som avses i II avd. 7 kap. vars förarbevis har beviljats i en annan EES-stat inte uppfyller förutsättningarna för förar-

bevis enligt lokförardirektivet, ska Trafiksäkerhetsverket begära att den behöriga myndigheten i EES-staten i fråga återkallar förarbeviset eller utför kompletterade kontroller. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

Om verket i enlighet med 1 mom. har begärt att en behörig myndighet ska återkalla ett förarbevis eller genomföra kompletterande kontroller, men den behöriga myndighetens beslut saknar saklig grund, ska verket begära Europeiska kommissionens utlåtande om beslutet och begära att kommissionen vid behov vidtar korrigerande åtgärder.

3 c §

Verksamhetsförbud i vissa fall

(3 c § fogas)

Trafiksäkerhetsverket får förbjuda en lokförare som avses i II avd. 7 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tillsvidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av II avd. 7 kap. 13 § 3 mom.

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-länders behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdat.

Om Trafiksäkerhetsverket på det sätt som avses i 3 b § 2 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i 2 § 2 och 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

3 d §

Förfarande vid misstanke om fylleri i sjötrafik

(3 d § fogas)

Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen ska frånta innehavaren ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. som Trafiksäkerhetsverket har utfärdat, om det finns skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen, och utan dröjsmål ge in det till Trafiksäkerhetsverket, som utan dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.

Ett återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 1 mom. gäller till dess domstolen med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen (674/1994) har avgjort ärendet.

3 e §

När ett trafiktillstånd förfaller

(3 e § fogas)

Ett trafiktillstånd enligt II avd. 12 kap. 5 § förfaller, om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i sitt trafiktillstånd.

3 f §

Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat

(3 f § fogas)

Om inte något annat föreskrivs i någon annan lag eller följer av någon internationell förpliktelse, får Trafiksäkerhetsverket underrätta en behörig myndighet i en annan stat om verket har skäl att misstänka att innehavaren av ett tillstånd som den andra staten har beviljat för en verksamhet enligt denna lag inte längre uppfyller villkoren för tillståndet.

3 g §

Återkallande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än

(3 g § fogas)

5 §

Ändringssökande

I ett beslut om återkrav av ersättning enligt III avd. 4 kap. 3 §, om återkallande av tillstånd enligt 2 § i detta kapitel, om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 4 § i detta kapitel och i ett beslut som meddelats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Omprövning av andra än i 1 mom. avsedda beslut som meddelats med stöd av denna lag begärs på det sätt som anges i förvaltningslagen hos den myndighet som har fattat beslutet. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen

Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som har utfärdats i en annan stat än en EES-stat inte längre uppfyller kraven i STCW-konventionen, ska verket utan dröjsmål underrätta Europeiska kommissionen om detta.

Ett erkännande av ett behörighetsbrev och ett kompetensbevis får återkallas i enlighet med artikel 20 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

5 §

Begäran om omprövning

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 6 och 7 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Trafiksäkerhetsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt utbildningscentrum som avses i II avd. 3 kap. 10 §, en examinator som avses i 8 kap. 2 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 11 kap. 1 § och en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 13 kap. 6 § i den avdelningen, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare och en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i IV avd. 1 kap. 18 § samt av en järnvägsläkare som avses i 3 kap. 1 §, en psykolog som avses i 3 kap. 2 § och en sjömansläkare som aves i 3 kap. 3 § i den avdelningen.

En förare i järnvägstrafiken får hos Trafiksäkerhetsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en begäran om omprövning av ett sådant be-

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Beslut som fattats med stöd av denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik får verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, det inledande stycket i 154 § 1 mom. och 154 § 1 mom. 1–4 punkten, 155 och 160–163 §, 165 § 1 och 2 mom. och 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 154 § 1 mom. 4 punkten i den lagen får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

(6 § fogas)

slut om beviljande av ett kompletterande intyg som avses i II avd. 7 kap. 11 § 2 mom. har förkastats eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av en tjänsteleverantörs beslut enligt IV avd. 4 kap. 1 § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket.

Ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

6 §

Besvär hos förvaltningsdomstolen

Följande beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen:

1) återkrav av ersättning enligt III avd. 4 kap. 3 §,

2) återkallande av tillstånd enligt 2 §,

3) vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 4 §,

4) beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare,

5) undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum,

6) polisens beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis.

Beslut enligt denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, inklusive beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om tvångsavbrytande som fattats för att säkerställa efterlevnaden av de förordningar som avses i IV avd. 1 kap. 9 § 2 mom., får verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

På sökande av ändring i ett beslut av ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt tillämpas 12 kap. i lagen om yrkesutbildning.

7 §

Besvär hos marknadsdomstolen

Ett beslut av regleringsorganet i ett ärende enligt II avd. 8 kap. 5 § 2 mom. får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

(7 § fogas)

8 §

Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

(8 § fogas)

Ett beslut av marknadsdomstolen som avses i 7 § får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

9 §

Besvär i upphandlingsärenden

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till

(9 § fogas)

marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

10 §

Anvisning om ändringssökande

Om ett persontillstånd beviljats i enlighet med ansökan, ges sökanden inget annat beslut och ingen anvisning om ändringssökande.

(10 § fogas)

2 kap.

Straffbestämmelser

1 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller transporttillstånd för internationell trafik, gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik,

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i IV avd. 1 kap. 13 § i denna

2 kap.

Straffbestämmelser

1 §

Bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller transporttillstånd för internationell trafik, gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik, eller

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i IV avd. 1 kap. 13 § i denna lag utan tillstånd som förutsätts i avtalen,
(3 punkt fogas)

(4 punkt fogas)

(5 punkt fogas)

ska för *bedrivande av olovlig yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

3 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens ***för förare***

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) arbetar som taxiförare utan i II avd. 3 kap. 1 § avsett körtillstånd,
2) överlåter ett fordon att framföras i strid med III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten,

(3 punkten fogas)

(4 punkten fogas)

ska för brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

(2 mom. fogas)

lag utan tillstånd som förutsätts i avtalen,
3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 5 kap. uppfylls,
4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 6 kap. uppfylls,
5) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller operativ licens enligt II avd. 12 kap. 2 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens,
ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

3 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) är verksam som taxiförare utan körtillstånd enligt II avd. 3 kap. 1 §,
2) överlåter ett fordon *för framförande i strid med bestämmelserna i III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten*,
3) bryter mot bestämmelsen i II avd. 3 kap. 3 § 1 mom. om yrkeskompetens som krävs av förare eller mot bestämmelsen om framförande av fordon i 5 §,
4) bryter mot skyldigheten enligt IV avd. 2 kap. 3 § 2 mom. för den som sökt eller innehar ett tillstånd att anmäla om omständigheter som inverkar på behörigheten,
ska för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* dömas till böter.

Till böter för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
1) bryter mot bestämmelserna om behörighetskrav i II avd. 10 kap. 3–9 §,
2) bryter mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare i II avd. 10 kap. 10 §, eller
3) åsidosätter skyldigheten att förvara och visa upp behörighetsbrev, certifikat över spe-

cialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. 18 §.

4 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

(4 § fogas)

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt II avd. 3 kap. 6, 7 eller 9 § utan ett godkännande enligt 10 § i det kapitlet,

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt II avd. 11 kap. utan godkännande enligt 1 och 3 § i det kapitlet eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

3) bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet utan utbildningstillstånd enligt II avd. 13 kap. 6 § eller EASA-förordningen eller underlåter att meddela om utbildningsverksamheten,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

5 §

Olovlig specialluftfart

(5 § fogas)

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialluftfart som avses i II avd. 12 kap. 8 § eller i förordning av luftfart utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig specialluftfart* dömas till böter.

6 §

Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter

(6 § fogas)

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

1) kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen

2) AETR-överenskommelsen eller

3) II avd. 4 kap. 5 §,

ska för *brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter* dömas till böter.

För *brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter* döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i II avd. 4 kap. 7 §, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skyldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10, eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1.1 eller 37.1.2 i färdskrivarförordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i II avd. 4 kap. 5 eller 6 § i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i II avd. 7 kap. 6 och 8 § samt III avd. 2 kap. 2 a och 4 § träder i kraft den 20 .

Bestämmelser om ikraftträdandet av II avd. 12 kap. 9 § och 13 kap. 1 § 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom denna lag upphävs

1) lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000),

2) lagen om fordonstrafikregistret (541/2003),

3) lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort (629/2004),

4) lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007),

5) lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009),

6) lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009); lagens 19–20 § tillämpas dock till och med den 31 december 2018,

7) lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare(349/2013),

8) lagen om registrering av fordon

(175/2015).

Taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik (217/2007) som är i kraft vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft, men de ska förnyas och bytas ut till taxitrafiktillstånd enligt denna lag enligt följande:

1) tillstånd som beviljats 2008 och dessförinnan senast 2029,

2) tillstånd som beviljats 2009 och 2010 senast 2030,

3) tillstånd som beviljats mellan den 1 januari 2011 och den 30 juni 2018 senast 2031.

Tillstånd, godkännanden, registeranmälningar, förbud och beslut som meddelats med stöd av de lagar som avses i 4 mom. eller luftfartslagen (864/2014), lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) eller lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) och som är i kraft då denna lag träder i kraft förblir i kraft giltighetstiden ut och denna lag tillämpas på dem, dock så att

1) sjömansläkare som har godkänts innan denna lag träder i kraft har rätt att arbeta som sjömansläkare högst till den 1 juli 2020, varefter läkaren ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 3 § 1 mom.,

2) godkännanden för sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och företagsläkare inom arbetsplatshälsovården för järnvägstrafiken som Trafiksäkerhetsverket utfärdat och som är i kraft då denna lag träder i kraft gäller till den 31 december 2018, varefter läkarna ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 1 § 1 mom.,

3) medicinska dispenser för uppgifter som förare som beviljats inom järnvägssystemet förblir i kraft enligt förutsättningarna i tillståndet i fråga, om inte Trafiksäkerhetsverket eller en järnvägsläkare utifrån resultaten i en läkarundersökning som personen genomgår föreskriver något annat.

De som sköter uppgifter som förare inom järnvägssystemet ska ha tillstånd och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018. Av dem som sköter uppgifter som förare då denna lag träder i kraft krävs inte sådan utbildning på andra stadiet som avses i II avd. 7 kap. 4 § 1 mom. 2 punkten för erhållande av förarbevis.

Utbildningsanordnare som avses i II avd. 11 kap. 1 § som ger sjöfartsutbildning ska

ansöka om godkännande enligt den paragrafen samt om godkännande av utbildningen enligt 3 § i det kapitlet inom ett år från ikraftträdandet av denna lag, och de får ge sjöfartsutbildning enligt den paragrafen utan godkännande tills Trafiksäkerhetsverket har beslutat om godkännandet.

Läkare som före ikraftträdandet av denna lag har varit sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen eller företagsläkare inom företagshälsovården i järnvägstrafiken kan godkännas som järnvägsläkare enligt IV avd. 3 kap. 1 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter.

Läkare som före ikraftträdandet av denna lag har arbetat som sjömansläkare kan godkännas som sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter.

Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i något beslut som fattats med stöd av någon lag som upphävts genom denna lag hänvisas till någon lag som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i körkortslagen (386/2011) 8 a–8 d §, sådana de lyder i lag 70/2015, samt

ändras 3 § 6 punkten, 5 § 2–4 mom., 9 § 4 mom., 10 § 1 mom. 2 och 3 punkten, 14 § 2 mom., 24 § 6 mom., 59 § 6 mom., 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom., 73 a § 1 mom., 81 § 4 mom. och 101 §, av dessa 5 § 2 mom., 9 § 4 mom., 10 § 1 mom. 2 och 3 punkten, 14 § 2 mom. och 24 § 6 mom. sådana de lyder i lag 70/2015 samt 59 § 6 mom., 73 a § 1 mom. och 101 § sådana de lyder i lagarna 1081/2012 och 70/2015, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 §	3 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
6) *yrkeskompetens för förare* yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt *lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007), nedan lagen om yrkeskompetens*, med *grundläggande yrkeskompetens* grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt *lagen om yrkeskompetens* och med *yrkesinriktad grundexamen* för bussförare grundexamen enligt *9 § i lagen om yrkeskompetens*,	6) *yrkeskompetens för förare* yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt *II avd. 3 kap. 4 § i lagen om transportservice (320/2017),* med *grundläggande yrkeskompetens* grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt *nämnda kapitel* och med *yrkesinriktad grundexamen* för bussförare grundexamen enligt *II avd. 3 kap. 5 § 3 mom. i nämnda lag,*
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
5 §	5 §
Ålderskrav	*Ålderskrav*
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
Av den som genomgår en sådan yrkesutbildning för förare som avses i 6 § i lagen om yrkeskompetens och som ger grundläggande yrkeskompetens samt har ett godkännandedokument enligt 2 mom. i den paragrafen krävs inte den yrkeskompetens för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. För kategorierna C1E, CE,	Av den som genomgår en yrkesutbildning *enligt II avd. 3 kap. 8 § 1 mom. i lagen om transportservice som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens på något annat sätt än genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo* och som har ett godkännandedokument *enligt den paragrafen*, krävs inte den yrkeskompetens

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
D1 och D krävs det utöver minimiåldern också undervisning inom övningsdelen och fördjupningsdelen enligt 37 § 2 mom. i denna lag.	för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. *Innan ovan nämnda grundläggande yrkeskompetens uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund. För kategorierna C1E, CE, D1 och D krävs det utöver minimiåldern också undervisning inom övningsdelen och fördjupningsdelen enligt 37 § 2 mom. i denna lag.*
Ålderskravet i 1 mom. 9 b-punkten gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt 6 § i lagen om yrkeskompetens, om det gäller sådan yrkesinriktad bussförarutbildning enligt den punkten som grundar sig på en läroplan och omfattar 120 studieveckor, förutsatt att studeranden har avlagt minst 60 studieveckor bussförarutbildning för persontrafik och fått 280 timmar utbildning för grundläggande yrkeskompetens för bussförare. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 a-punkten.	Ålderskravet i 1 mom. 9 b-punkten gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning *enligt II avd. 3 kap. 8 § i lagen om transportservice*, om det gäller en sådan yrkesinriktad *grundexamen som omfattar minst 180 kompetenspoäng som avses i nämnda punkt, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kunskapspoäng i kompetens som krävs för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har en annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än en sådan som uppnåtts genom en grundläggande utbildning för snabbförvärvad yrkeskompetens.* Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 a-punkten.
Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år , om personen avser att köra fordonet i det syfte som anges i 2 § 3 mom. 2 eller 3 punkten i lagen om yrkeskompetens, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.	Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet *med i II avd. 3 kap. 3 § 3 mom. 2 eller 3 punkten i lagen om transportservice.* med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
9 §	9 §
Att ansöka om körkortstillstånd	*Att ansöka om körkortstillstånd*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
En ansökan om körkortstillstånd eller kör-	En ansökan om körkortstillstånd eller

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
kort förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände. Om ansökan förfaller avförs uppgiften om ansökan ur fordonstrafikregistret.	körkort förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände. Om ansökan förfaller avförs uppgiften om ansökan ur *trafik- och transportregistret.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
10 §	10 §
Bilagor till ansökan	*Bilagor till ansökan*
Ansökan ska åtföljas av	Ansökan ska åtföljas av
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) ett fotografi som uppfyller kraven på passfoto, med undantag av kravet att fotografiet får vara högst sex månader gammalt, om inte ett sådant fotografi används i körkortet som tidigare har registrerats i fordonstrafikregistret eller om fotografiet enligt 31 § inte behöver bifogas ansökan,	2) ett fotografi som uppfyller kraven på passfoto, med undantag av kravet att fotografiet får vara högst sex månader gammalt, om inte ett sådant fotografi används i körkortet som tidigare har registrerats *i trafik- och transportregistret* eller om fotografiet enligt 31 § inte behöver bifogas ansökan,
3) sökandens namnteckningsprov, som ska kunna digitaliseras, om inte ett namnteckningsprov som registrerats tidigare i fordonstrafikregistret används i körkortet,	3) sökandens namnteckningsprov, som ska kunna digitaliseras, om inte ett namnteckningsprov som registrerats tidigare *i trafik- och transportregistret* används i körkortet,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
14 §	14 §
Beviljande av körkortstillstånd	*Beviljande av körkortstillstånd*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om ett utländskt körkort ska bytas ut utan krav på ny förarexamen, ska det antecknas på körkortet vem som har beviljat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om sättet att införa uppgifterna på det utbytta körkortet i fordonstrafikregistret, anteckning av uppgifterna på körkortet och anteckning av andra uppgifter på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.	Om ett utländskt körkort ska bytas ut utan krav på ny förarexamen, ska det antecknas på körkortet vem som har beviljat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om sättet att införa uppgifterna på det utbytta körkortet *i trafik- och transportregistret*, anteckning av uppgifterna på körkortet och anteckning av andra uppgifter på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
24 §	24 §

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Förutsättningar för att lämna ut körkort	*Förutsättningar för att lämna ut körkort*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
På ett körkort som utfärdas på grundval av ett körkort enligt 2 mom. 2 och 3 punkten ska det uppges vem som har utfärdat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om uppgifter på det gamla körkortet som ska föras in i fordonstrafikregistret och uppgifter som ska antecknas på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.	På ett körkort som utfärdas på grundval av ett körkort enligt 2 mom. 2 och 3 punkten ska det uppges vem som har utfärdat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om uppgifter på det gamla körkortet som ska föras in *i trafik- och transportregistret* och uppgifter som ska antecknas på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.
59 §	59 §
Körkort och andra körtillstånd eller körrättigheter för moped utfärdade i någon annan EU- eller EES-stat	*Körkort och andra körtillstånd eller körrättigheter för moped utfärdade i någon annan EU- eller EES-stat*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Sådan information om körrättigheter, körkort och anknytande uppgifter och åtgärder som ska utbytas inom ramen för ömsesidigt erkännande av i EU- och EES-stater utfärdade körkort förmedlas ur fordonstrafikregistret med hjälp av nätverket för EU-körkort.	Sådan information om körrättigheter, körkort och anknytande uppgifter och åtgärder som ska utbytas inom ramen för ömsesidigt erkännande av i EU- och EES-stater utfärdade körkort förmedlas ur *trafik- och transportregistret* med hjälp av nätverket för EU-körkort.
65 §	65 §
Körförbud på grundval av återkommande förseelser	*Körförbud på grundval av återkommande förseelser*
Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:	Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt 105 a § i vägtrafiklagen,	2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt *VI avd. 2 kap. 6 § i lagen om transportservice*,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt 24 § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare,	5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt *IV avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice*,

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Utifrån uppgifter i fordonstrafikregistret ska Trafiksäkerhetsverket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.	Utifrån uppgifter i *trafik- och transportregistret* ska Trafiksäkerhetsverket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.
73 a §	73 a §
Bestämmelser om innehavare av körkort som utfärdats utomlands	*Bestämmelser om innehavare av körkort som utfärdats utomlands*
Bestämmelserna i denna lag om meddelande av körförbud, temporärt körbud och andra påföljder som gäller körrätten, överlämnande av körkortet till polisen på grund av en åtgärd som gäller körrätten och återlämnande av körkortet till innehavaren samt bestämmelserna i 101 § om anmälningar till fordonstrafikregistret tillämpas också på innehavare av körkort som utfärdats utomlands.	Bestämmelserna i denna lag om meddelande av körförbud, temporärt körbud och andra påföljder som gäller körrätten, överlämnande av körkortet till polisen på grund av en åtgärd som gäller körrätten och återlämnande av körkortet till innehavaren samt bestämmelserna i 101 § om anmälningar till *trafik- och transportregistret* tillämpas också på innehavare av körkort som utfärdats utomlands.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
81 §	81 §
Anmälan om verksamheten	*Anmälan om verksamheten*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
De anmälningar som avses i denna paragraf ska göras till Trafiksäkerhetsverket. Uppgifter om godkända ändringar ska registreras i fordonstrafikregistret. Närmare bestämmelser om anmälan får utfärdas genom förordning av statsrådet.	De anmälningar som avses i denna paragraf ska göras till Trafiksäkerhetsverket. Uppgifter om godkända ändringar ska registreras i *trafik- och transportregistret*. Närmare bestämmelser om anmälan får utfärdas genom förordning av statsrådet.
101 §	101 §
Anmälan till fordonstrafikregistret	*Anmälan till trafikregistret*
Trots sekretessbestämmelserna ska polisen	Trots sekretessbestämmelserna ska polisen

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
till fordonstrafikregistret anmäla uppgift om 1) ändrade villkor och begränsningar i körkort, 2) ändrad körkortskategori, 3) återkallat trafiklärartillstånd, 4) körförbud eller temporärt körförbud eller någon annan påföljd som gäller körrätten, återlämnat körkort efter utgången av körförbud eller temporärt körförbud och att körkortet tagits om hand av polisen eller inte erhållits, 5) återkallat undervisnings- och övningstillstånd.	till *trafikregistret* anmäla uppgift om 1) ändrade villkor och begränsningar i körkort, 2) ändrad körkortskategori, 3) återkallat trafiklärartillstånd, 4) körförbud eller temporärt körförbud eller någon annan påföljd som gäller körrätten, återlämnat körkort efter utgången av körförbud eller temporärt körförbud och att körkortet tagits om hand av polisen eller inte erhållits, 5) återkallat undervisnings- och övningstillstånd.
Trots sekretessbestämmelserna ska domstolen till fordonstrafikregistret anmäla uppgift om straff eller körförbud som den meddelat för brott som avses i 64 §, avslag på yrkande om körförbud, meddelande av alkolåsövervakad körrätt eller verkställigheten av ett villkorligt körförbud. Fullföljdsdomstolen ska också lämna anmälan om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, när domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och om vilket det finns en anteckning i fordonstrafikregistret. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till fordonstrafikregistret.	Trots sekretessbestämmelserna ska domstolen till *trafik- och transportregistret* anmäla uppgift om straff eller körförbud som den meddelat för brott som avses i 64 §, avslag på yrkande om körförbud, meddelande av alkolåsövervakad körrätt eller verkställigheten av ett villkorligt körförbud. Fullföljdsdomstolen ska också lämna anmälan om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, när domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och om vilket det finns en anteckning i *trafik- och transportregistret*. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till trafik- och transportregistret.
Närmare föreskrifter om anmälan enligt denna lag till fordonstrafikregistret, med undantag för anmälan enligt 2 mom., får meddelas av Trafiksäkerhetsverket.	Närmare föreskrifter om *registeranmälningar* enligt denna lag, med undantag för anmälan enligt 2 mom., får meddelas av Trafiksäkerhetsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 7 § 1 mom. 10 punkten, 13 § 1 mom. 6 punkten, 45 § 1 mom. samt 48 och 49 § som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
7 §	7 §
Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession	*Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession*
För att besiktningskoncession ska kunna beviljas krävs att	För att besiktningskoncession ska kunna beviljas krävs att
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
10) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till fordonstrafikregistret,	10) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till *trafik- och transportregistret*,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
13 §	13 §
Ansökan om besiktningskoncession	*Ansökan om besiktningskoncession*
Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas	Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
6) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt,	6) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till *trafik- och transportregistret* och hur sökanden sörjer för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
45 §	45 §
Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsverksamheten	*Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsverksamheten*
Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besikt-	Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besikt-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ningsverksamheten hos en innehavare av besiktningskoncession eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningsverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i fordonstrafikregistret och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.	ningsverksamheten hos en innehavare av besiktningskoncession eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningsverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna *i trafik- och transportregistret* och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
48 §	48 §
Personregisteruppgifter	*Personregisteruppgifter*
Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och fordonstrafikregistret som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den för besiktningsverksamheten svarande person eller den besiktare som begärt beslutet.	Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och *trafik- och transportregistret* som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den för besiktningsverksamheten svarande person eller den besiktare som begärt beslutet.
49 §	49 §
Tystnadsplikt	*Tystnadsplikt*
Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionssökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter	Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionssökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller fordonstrafikregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 och 15 §.	som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller *trafik- och transportregistret* om brott som har begåtts av en person som avses i 9 och 15 §.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 8 § 2 mom., 9 § 2 mom. och 12 § 1 mom., sådana de lyder, 8 § 2 mom. i lag 654/2011 och 9 § 2 mom. och 12 § 1 mom. i lag 1508/2011, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
8 §	8 §
Flyttning av skrotfordon	*Flyttning av skrotfordon*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Kommunen får lämna ett skrotfordon som omfattas av producentansvaret enligt 48 § 1 mom. 2 punkten i avfallslagen direkt till insamlare och behandlare som avses i 58 § i avfallslagen. Innan ett skrotfordon flyttas ska den sista ägare till fordonet som antecknats i fordonstrafikregistret eller någon annan känd ägare eller innehavare informeras om flyttningen. Meddelandet ska innehålla en uppmaning att flytta skrotfordonet inom sju dagar vid äventyr att fordonet förs till avfallshantering på det sätt som avses ovan i detta moment. Om ägaren inte är känd, ska ett meddelande fästas på ett synligt ställe på skrotfordonet.	Kommunen får lämna ett skrotfordon som omfattas av producentansvaret enligt 48 § 1 mom. 2 punkten i avfallslagen direkt till insamlare och behandlare som avses i 58 § i avfallslagen. Innan ett skrotfordon flyttas ska den sista ägare till fordonet som antecknats i *trafik- och transportregistret* eller någon annan känd ägare eller innehavare informeras om flyttningen. Meddelandet ska innehålla en uppmaning att flytta skrotfordonet inom sju dagar vid äventyr att fordonet förs till avfallshantering på det sätt som avses ovan i detta moment. Om ägaren inte är känd, ska ett meddelande fästas på ett synligt ställe på skrotfordonet.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
9 §	9 §
Meddelande om flyttning av fordon och flyttningsbeslut	*Meddelande om flyttning av fordon och flyttningsbeslut*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Myndigheten ska meddela ett skriftligt beslut om en upplagsflyttning. Beslutet ska delges den sista ägare som antecknats i fordonstrafikregistret eller annan känd ägare och	Myndigheten ska meddela ett skriftligt beslut om en upplagsflyttning. Beslutet ska delges den sista ägare som antecknats i *trafik- och transportregistret* eller annan känd ägare

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
innehavare genom vanlig delgivning på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003). En kopia av beslutet eller en förteckning med de uppgifter som är av betydelse för identifieringen av flyttade fordon ska även sändas till polisen. Om fordonets ägare eller dennes adress inte är känd, sker delgivandet genom kungörelse på ifrågavarande kommuns anslagstavla under minst 30 dagar på det sätt som anges i lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Om delgivandet skett genom kungörelse anses den berörda personen ha fått del av beslutet den sjunde dagen efter kungörelsedagen. Beslutet ska meddelas utan dröjsmål efter flyttningen. Beslutet ska innehålla en uppmaning att hämta fordonet inom 30 dagar från delfåendet vid äventyr att fordonet övergår i kommunens ägo.	och innehavare genom vanlig delgivning med iakttagande av förvaltningslagen (434/2003). En kopia av beslutet eller en förteckning med de uppgifter som är av betydelse för identifieringen av flyttade fordon ska även sändas till polisen. Om fordonets ägare eller dennes adress inte är känd, sker delgivandet genom kungörelse på ifrågavarande kommuns anslagstavla under minst 30 dagar med iakttagande av lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Om delgivningen skett genom kungörelse anses den berörda personen ha fått del av beslutet den sjunde dagen efter kungörelsedagen. Beslutet ska meddelas utan dröjsmål efter flyttningen. Beslutet ska innehålla en uppmaning att hämta fordonet inom 30 dagar från delfåendet vid äventyr att fordonet övergår i kommunens ägo.
12 §	12 §
Överföring av ett fordon i kommunens ägo	*Överföring av ett fordon i kommunens ägo*
Om ägaren eller innehavaren inte inom 30 dagar efter det att han kan anses ha fått del av flyttningsbeslutet hämtar ett annat fordon än ett skrotfordon som flyttats till ett upplag, övergår fordonet i den kommuns ägo från vars område fordonet har flyttats under förutsättning att upprepade försök har gjorts att skriftligen kontakta den sista ägare som antecknats i fordonstrafikregistret eller annan känd ägare och innehavare och om det med beaktande av alla omständigheter i övrigt är uppenbart att fordonet övergivits.	Om ägaren eller innehavaren inte inom 30 dagar efter det att han kan anses ha fått del av flyttningsbeslutet hämtar ett annat fordon än ett skrotfordon som flyttats till ett upplag, övergår fordonet i den kommuns ägo från vars område fordonet har flyttats under förutsättning att upprepade försök har gjorts att skriftligen kontakta den sista ägare som antecknats i *trafik- och transportregistret* eller annan känd ägare och innehavare och om det med beaktande av alla omständigheter i övrigt är uppenbart att fordonet övergivits.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 7 § 8 punkten, 8 § 6 punkten och 28 § som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
7 §	7 §
Anmälan som avtalspart	*Anmälan som avtalspart*
En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan sökanden, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning:	En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan sökanden, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till fordonstrafikregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnade på behörigt sätt,	8) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till *trafik- och transportregistret* och hur sökanden sörjer för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnade på behörigt sätt,
8 §	8 §
Avtal om beviljande av enskilda godkännanden	*Avtal om beviljande av enskilda godkännanden*
I avtalet ska det överenskommas om	I avtalet ska det överenskommas om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6) användningen av trafikregistret, registrering av uppgifter om beviljande av enskilt godkännande i trafikregistret samt hur det ska visas att det dataskydd och den datasäkerhet som förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande har ordnats,	6) användningen *av trafik- och transportregistre*t, registrering av uppgifter om beviljande av enskilt godkännande i *trafik- och transportregistret* samt hur det ska visas att det dataskydd och den datasäkerhet som förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande har ordnats,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
28 §	28 §
Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare	*Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare*
Trafiksäkerhetsverket har trots vad som föreskrivs om hemlighållande av uppgifter rätt att genom teknisk anslutning få den information ur straffregistret som är nödvändig för skötseln av verkets uppgifter och att använda informationen i fordonstrafikregistret för utredning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda och för tillsynen. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.	Trafiksäkerhetsverket har trots vad som föreskrivs om hemlighållande av uppgifter rätt att genom teknisk anslutning få den information ur straffregistret som är nödvändig för skötseln av verkets uppgifter *för utredning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda och för tillsynen*. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fordonslagen (1090/2002) 95 §, sådan den lyder i lag 176/2015,

ändras 3 § 6 och 30 punkten, 27 a § 1 mom. 7 punkten och 94 §, sådana de lyder, 3 § 6 punkten i lag 226/2009, 3 § 30 punkten och 27 § 1 mom. 7 punkten i lag 507/2017 och 94 § i lag 961/2013, samt

fogas till 27 a § 1 mom., sådant det lyder i lag 507/2017, en ny 8 punkt som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 §	3 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6) *register* det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003)	6) *register* det *trafik- och transportregister* som avses i lagen om *transportservice (320/2017)*,
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
30) *den som utför registreringar* Trafiksäkerhetsverket och en i 2 § 1 mom. i lagen om registrering av fordon (175/2015) avsedd avtalsregistrerare.	30) *den som utför registreringar* Trafiksäkerhetsverket och en *i IV avd. 4 kap.* i lagen om *transportservice* avsedd *tjänsteproducent som bistår i registreringsuppgiften*.
27 a §	27 a §
Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning	*Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning*
Trafiksäkerhetsverket meddelar tekniska föreskrifter om	Trafiksäkerhetsverket meddelar tekniska föreskrifter om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
7) dimensioneringen av transportutrymmet samt om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning i andra fordon i kategori M än ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning.	7) dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning *när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M, dock inte ambulanser*, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning,

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
8) taxametrar och andra instrument eller system som avses i 25 § 2 mom.	8) taxametrar samt andra instrument och system som avses i 25 § 2 mom.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
94 §	94 §
Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret	*Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret*
Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om hur uppgifter om körförbud, om besiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller ska anmälas till och antecknas i fordonstrafikregistret, och om anteckning av dessa uppgifter i fordonets registreringsintyg. I fråga om uppgifter som ska införas i registret föreskrivs särskilt.	Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om hur uppgifter om körförbud, om besiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller ska anmälas till och antecknas i *trafik- och transportregistret*, och om anteckning av dessa uppgifter i fordonets registreringsintyg. I fråga om uppgifter som ska införas i registret bestäms särskilt.
95 §	(95 § upphävs)
Trafiksäkerhetsverkets rätt att ändra registeruppgifter	
— — — — — — — — — — — — — — —	
Om skyldigheten att register anmäla ett fordon har försummats eller om Trafiksäkerhetsverket får vetskap om att en uppgift som ska antecknas i registret har förändrats eller är felaktig, har Trafiksäkerhetsverket rätt att föra in de uppgifter som saknas i registret eller att rätta felaktiga uppgifter. Om ändringen påverkar ägarens eller innehavarens rättigheter ska Trafiksäkerhetsverket innan det företar ändringen låta ägaren och innehavaren av fordonet uttala sin åsikt om huruvida ändringen är befogad, om detta inte är uppenbart onödigt. Om felet beror på den anmälningsskyldiges åtgärder, har Trafiksäkerhetsverket rätt att hos denne ta ut kostnaderna för rättelsen. När ändringen gjorts ska Trafiksäkerhetsverket meddela detta till ägaren och innehavaren av fordonet.	
Bestämmelser om den registeransvariges skyldighet att rätta uppgifter i ett personregister finns i 29 § i personuppgiftslagen	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
(523/1999).	
— — — — — — — — — — — — — — —	
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 3 mom., 4 § 3 mom., 10 § 3 mom., 12 § 1 mom. 6 punkten, 21 § 1 mom., 34 §, 56 § 3 mom. och 63 § 1 mom., av dem 2 § 3 mom. sådant det lyder i lag 235/2007, 4 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1281/2003, 10 § 3 mom. sådant det lyder i lag 943/2009, 21 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1317/2011 och 56 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1065/2014, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Tillämpningen av andra lagar	*Tillämpningen av andra lagar*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om uppbörden av fordonsskatt i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (769/2016) eller med stöd av den, samt bestämmelserna i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995) och lagen om säkerställande av indrivningen av skatter och avgifter (395/1973).	Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga *om användning och utlämnande av beskattningsuppgifter vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017). I denna lag avses med register trafik- och transportregistret enligt nämnda lag.*
4 §	4 §
Skattepliktiga fordon	*Skattepliktiga fordon*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Ett fordon som i fordonsregistret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.	Ett fordon som i *trafikregistret* inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.
10 §	10 §
Grundskatt	*Grundskatt*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även om fordonstrafikregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.	Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även om *trafik- och transportregistret* inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
12 §	12 §
Skattefria fordon	*Skattefria fordon*
Fria från fordonsskatt är	Fria från fordonsskatt är
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
6) militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är införda i fordonsregistret,	6) militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är införda i *registret*,
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
21 §	21 §
Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut	*Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut*
Trafiksäkerhetsverket sänder debetsedel, annat meddelande och beslut under den adress som finns antecknad i fordonsregistret. Andra än enskilda kan skriftligen anmäla adressen för fakturering av fordonsskatt till Trafiksäkerhetsverket. Om inte annat visas, anses delgivningen av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att verket har lämnat handlingen till befordran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter.	Trafiksäkerhetsverket sänder debetsedel, annat meddelande och beslut under den adress som finns antecknad i *trafik- och transportregistret*. Andra än enskilda kan skriftligen anmäla adressen för fakturering av fordonsskatt till Trafiksäkerhetsverket. Om inte annat visas, anses delgivningen av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att verket har lämnat handlingen till befordran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
34 §	34 §
Stöd för kombinerade transporter	*Stöd för kombinerade transporter*
Av fordonsskatt som betalts för en lastbil återbetalas 50 euro för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår i ett led i en internationell transport och som ägt rum i Finland och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten få-	Av fordonsskatt som betalts för en lastbil återbetalas 50 euro för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår i ett led i en internationell transport och som ägt rum i Finland och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten få-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
gelvägen är minst 100 kilometer. På återbäringen tillämpas bestämmelserna i lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000).	gelvägen är minst 100 kilometer. På återbäringen tillämpas lagen om *transportservice*.
56 §	56 §
Myndigheter	*Myndigheter*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Skatteuppbördsmyndigheten kan avtala om att rådgivande telefonservice i anslutning till skatteuppbörden kan överföras till andra än myndigheter. Med rådgivande telefonservice avses förmedling av information till skattskyldiga om innehållet i lagstiftningen och anvisningarna om fordonsskatt, lämnande av uppgifter som gäller beskattningen av fordon ur fordonstrafikregistret samt mottagande av de skattskyldigas deklarationer, registrering av dem och vidarebefordran av dem till skattemyndigheten. På den som sköter den rådgivande telefonservicen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid skötseln av uppdraget i fråga. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I den rådgivande telefonservicen sköts inte uppgifter som innebär utövande av beslutanderätt i fråga om beskattningen. Ett avtal om rådgivande telefonservice inverkar inte på de uppgifter som åligger skatteuppbördsmyndigheten eller på myndighetens skyldigheter.	Skatteuppbördsmyndigheten kan avtala om att rådgivande telefonservice i anslutning till skatteuppbörden kan överföras till andra än myndigheter. Med rådgivande telefonservice avses förmedling av information till skattskyldiga om innehållet i lagstiftningen och anvisningarna om fordonsskatt, lämnande av uppgifter som gäller beskattningen av fordon ur *trafik- och transportregistret* samt mottagande av de skattskyldigas deklarationer, registrering av dem och vidarebefordran av dem till skattemyndigheten. På den som sköter den rådgivande telefonservicen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid skötseln av uppdraget i fråga. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I den rådgivande telefonservicen sköts inte uppgifter som innebär utövande av beslutanderätt i fråga om beskattningen. Ett avtal om rådgivande telefonservice inverkar inte på de uppgifter som åligger skatteuppbördsmyndigheten eller på myndighetens skyldigheter.
63 §	63 §
Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt	*Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt*
Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även be-	Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även be-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
stämmelserna i 20 § lagen om fordonstrafikregistret.	stämmelserna i V avd. 3 kap. *i lagen om transportservice*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av 70 och 77 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 70 § och 77 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
70 §	70 §
Finskt fartygs övergång till en annan stats flagg	*Finskt fartygs övergång till en annan stats flagg*
När ett fartyg som är infört i det finska fartygsregistret övergår till en sådan annan stats flagg som tillträtt skeppsmätningskonventionen, ska fartygets mätbrev fortsätta att gälla högst tre månader eller tills en behörig myndighet i den flaggstaten ersätter mätbrevet med ett annat internationellt mätbrev beroende på vilken tidpunkt som infaller tidigare. Mätbrevet ska återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.	När ett fartyg som är infört i det finska *trafikregistret* övergår till en sådan annan stats flagg som tillträtt skeppsmätningskonventionen, ska fartygets mätbrev fortsätta att gälla högst tre månader eller tills en behörig myndighet i den flaggstaten ersätter mätbrevet med ett annat internationellt mätbrev beroende på vilken tidpunkt som infaller tidigare. Mätbrevet ska återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.
77 §	77 §
Märkningar på fartyg	*Märkningar på fartyg*
Fartyg som är införda i det finska fartygsregister ska märkas med fartygets namn, hemort och utmärkning av djupgåendet. Dessutom ska fartyget förses med andra märkningar som förutsätts enligt SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.	Fartyg som är införda i *trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland* ska märkas med fartygets namn, hemort och utmärkning av djupgåendet. Dessutom ska fartyget förses med andra märkningar som förutsätts enligt SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av lagen om inteckning i fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om inteckning i fartyg (211/1927) 23 § 4 mom., 40 § 2 mom. och 44 §, sådana de lyder, 23 § 4 mom. och 44 § i lag 513/1993 och 40 § 2 mom. i lag 76/1931, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
23 §	23 §
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Om registermyndigheten stadgas i fartygsregisterlagen (512/93).	Bestämmelser om registermyndigheten finns i fartygsregisterlagen (512/1993) *och lagen om transportservice (320/2017).*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
40 §	40 §
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Blir utländskt fartyg finskt, skall däri genom inteckning behörigen fastställd samt i offentligt register eller hypoteksbok i fartygets hemland införd och vid tiden för fartygets införande i finskt fartygsregister gällande panträtt för gäld fortfara under ett år, räknat från den tid registreringen skett, samt jämväl därefter, om panträtten intecknas i fartyget på ansökning, som anhängiggjorts före nämnda tids utgång.	Om ett utländskt fartyg blir finskt, är en panträtt som fastställts för fartyget genom inteckning och som i fartygets hemland införts i ett offentligt register eller en inteckningshandling, när fartyget införs *i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland*, i kraft ett år från införandet i registret och även efter det, om panträtten intecknas i fartyget på ansökan som anhängiggjorts före utgången av denna tid.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
44 §	44 §
Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller inteckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas vad fartygsregisterlagens 6 kap.	Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller inteckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas *bestämmelserna om ändringssö-*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
stadgar om ändringssökande.	*kande i VI avd. 1 kap. i lagen om transport-service.*
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fartygsregisterlagen (512/1993) 4 § och 35 §, 45 § 2 mom. och 46 §, av dem 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 486/2004 och 1292/2009, samt

ändras rubriken för 1 § samt 1 § 1 och 3 mom., 2, 3, 6 och 8 §, rubriken för 2 kap., rubriken för 9 §, 9 § 1 mom., det inledande stycket i 9 § 2 mom. och 9 § 3–5 mom., rubriken för 10 §, 10 § 1 mom., det inledande stycket i 10 § 2 mom. samt 10 § 3–5 mom., 11 §, rubriken för 12 § och 12 § 1 mom., 13 § 1 mom., rubriken för 14 §, 15 §, 17 § 1 mom., 19 §, 20 § 1 mom., 28 § 1 mom., rubriken för 5 kap., rubriken för 30 §, 31 § 1 mom., 32 § 1 mom., 33 och 34 § samt 43 § 1 mom. 2 punkten, av dem rubriken för 1 § och 1 § 4 mom. samt 12 § sådana de lyder i lag 486/2004 och 9 § 3 mom. och 10 § 3 mom. sådana de lyder i lag 1158/2013, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 §	1 §
Fartygsregistret, registreringspliktiga fartyg och historikregistret	*Registrering av fartyg*
Fartygsregister skall föras över finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa.	Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa ska införas i *det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Trafiksäkerhetsverket, eller i* ett register enligt denna lag. I registret ska också införas uppgifter om fartyg under byggnad och fartygs historik enligt vad som föreskrivs i V avd. i lagen om transportservice *eller nedan i denna lag. Trafik- och transportregistret förs av Trafiksäkerhetsverket i enlighet med V avd. i lagen om transportservice och* Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. *Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland.* Bestämmelserna i 9–12 § tillämpas endast när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Över de finska passagerarfartyg och de finska lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 som går i internationell fart och som införts i fartygsregistret skall också föras	*Bestämmelser om fartygs nationalitet och hemort finns i sjölagen (674/1994).*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ett historikregister enligt 2 a kap.	
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
2 §	2 §
Frivillig registrering	*Frivillig registrering*
Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är mindre än vad som anges i 1 § kan på ägarens begäran införas i fartygsregistret, om de är minst 10 meter långa.	Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är mindre än vad som anges i 1 § kan på ägarens begäran införas i *registret*, om de är minst 10 meter långa.
3 §	3 §
Register över fartyg under byggnad	*Register över fartyg under byggnad*
Fartyg som är under byggnad i Finland får på begäran införas i ett register för fartyg under byggnad (fartygsbyggnadsregistret), som förs i samband med fartygsregistret, om det färdigbyggda fartyget kommer att uppfylla de förutsättningar för registrering som stadgas i 1 och 2 §§. Om avsikten är att ett fartyg som är under byggnad skall föras utomlands för att registreras där sedan det har byggts färdigt, får det införas i fartygsbyggnadsregistret oberoende av fartygets kommande nationalitet eller användningsändamål, om det är minst tio meter långt. Införingen i registret får göras redan innan bygget påbörjats, förutsatt att fartyget kan identifieras på basis av byggnadsnummer och ritningar eller på något annat tillförlitligt sätt.	Fartyg som är under byggnad i Finland kan på begäran införas *i registret, om det färdigbyggda fartyget kommer att uppfylla de förutsättningar för registrering som föreskrivs i 1 eller 2 mom. Ett fartyg som är under byggnad införs i registret för det registerområde som ägaren bestämmer.* Om avsikten är att ett fartyg som är under byggnad ska föras utomlands för att registreras där sedan det har byggts färdigt, får det införas i *registret* oberoende av fartygets kommande nationalitet eller användningsändamål, om det är minst tio meter långt. Införandet i registret får göras redan innan bygget påbörjats, *om fartyget kan* identifieras på basis av byggnadsnummer och ritningar eller på något annat tillförlitligt sätt.
4 §	(4 § upphävs)
Registermyndigheterna och registerområdena	
Fartygsregister förs av Trafiksäkerhetsverket och Statens ämbetsverk på Åland (registermyndighet). Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Fartygsbyggen införs i fartygsbyggnadsregistret för det registerområde som ägaren bestämmer. *Om fartygs hemort stadgas i sjölagen.* *Bestämmelser om registermyndigheternas uppgifter i egenskap av historikregisterförare finns i 2 a kap.*	
6 §	6 §
Användning av fartyg i handelssjöfart	*Användning av fartyg i handelssjöfart*
Fartyg som avses i 1 § får inte användas i handelssjöfart förrän de har införts i fartygsregistret och erhållit nationalitetscertifikat av registermyndigheten.	Fartyg som avses i 1 § får inte användas i handelssjöfart förrän de har införts i *registret* och erhållit nationalitetscertifikat av registermyndigheten.
8 §	8 §
Förhållande till övriga register	*Förhållande till övriga register*
Fartyg som har införts i fiskefartygsregistret, skall också införas i fartygsregistret, om de uppfyller förutsättningarna enligt 1 §.	Fartyg som har införts i fiskefartygsregistret *ska också införas i ett register som avses i denna lag*, om de uppfyller förutsättningarna enligt 1 §.
2 kap.	2 kap.
Stadganden om fartygsregistret och fartygsbyggnadsregistret	***Bestämmelser om registrering av fartyg och införande av fartyg under byggnad i registret***
9 §	9 §
Anteckningar som ska införas i registret	*Anteckningar som ska införas i registret*
I fartygsregistret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg (fartygsregisterärende).	I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg. *Denna paragrafs 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafikregistret finns i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.*
I fartygsregistret antecknas	I *registret* antecknas

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I fartygsregistret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.	I *registret* antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.
Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartyget eller få inteckning i det, skall detta antecknas i fartygsregistret.	Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartyget eller få inteckning i det, ska detta antecknas i *registret*.
I fartygsregistret får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.	I *registret* får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.
10 §	10 §
Anteckningar som skall införas i fartygsbyggnadsregistret	*Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret*
I fartygsbyggnadsregistret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg som är under byggnad och inskrivning av äganderätten till dessa (fartygsbyggnadsregisterärende).	I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg *under byggnad och inskrivning av äganderätten till sådana fartyg. Denna paragrafs 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafikregistret finns i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.*
I fartygsbyggnadsregistret antecknas	*I fråga om fartyg under byggnad antecknas i registret*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I fartygsbyggnadsregistret antecknas inteckningar som har fastställts i fartygsbygget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.	I *registret* antecknas inteckningar som har fastställts i fartygsbygget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.
Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartygsbygget eller få inteckning i det, skall detta antecknas i fartygsbyggnadsregistret.	Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartygsbygget eller få inteckning i det, skall detta antecknas i *registret*.
I fartygsbyggnadsregistret får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.	I *registret* får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
11 §	11 §
Språket i handlingar som inlämnas till registermyndigheten	*Språket i handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland*
Handlingar som inlämnas till registermyndigheten, dock inte ansökan, får också vara avfattade på engelska.	Handlingar som inlämnas *till Statens ämbetsverk på Åland*, dock inte ansökan, får också vara avfattade på engelska.
12 §	12 §
Rättande av fel	*Rättande av fel när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare*
Vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett registerärende eller av en felaktig registeruppgift iakttas förvaltningslagen (434/2003). Beträffande ärenden om rättande av fel gäller det som nedan föreskrivs om beslutsfattande i registerärenden. Om ett rättelseärende inte avgörs genast, skall det antecknas i registret att det är anhängigt. Vid behandling av ärenden som gäller personuppgifter iakttas dessutom personuppgiftslagen (523/1999).	*När Statens ämbetsverk på Åland är registerförare iakttas vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett registerärende eller av en felaktig registeruppgift förvaltningslagen (434/2003).* Beträffande ärenden om rättande av fel gäller det som nedan föreskrivs om beslutsfattande i registerärenden. Om ett rättelseärende inte avgörs genast, ska det antecknas i registret att det är anhängigt.
13 §	13 §
Ersättande av skada	*Ersättande av skada*
Den som lider skada på grund av ett uppenbart skrivfel eller andra därmed jämförbara fel eller brister i fartygsregistrets eller fartygsbyggnadsregistrets uppgifter eller i intyg som har utfärdats på basis av dessa har rätt till ersättning av statens medel.	Den som lider skada på grund av ett uppenbart skrivfel eller andra därmed jämförbara fel eller brister i *registeruppgifterna om ett fartyg eller fartyg under byggnad* eller i intyg som har utfärdats på basis av dessa har rätt till ersättning av statens medel.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
14 §	14 §
Skyldighet att göra anmälan till fartygsregistret	*Skyldighet att göra anmälan till* ***registret***

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
15 §	15 §
Ansökan om inskrivning av äganderätten	*Ansökan om inskrivning av äganderätten*
Ansökan om inskrivning av äganderätten till ett fartyg som är infört i fartygsregistret skall göras inom 30 dagar från det äganderätten har övergått. Om äganderättens övergång eller giltighet är förenat med ett avtalsvillkor, börjar tiden löpa från det förvärvet enligt villkoret har blivit slutligt.	Ansökan om inskrivning av äganderätten till ett fartyg som är infört i *registret* ska göras inom 30 dagar från det äganderätten har övergått. Om äganderättens övergång eller giltighet är förenad med ett avtalsvillkor, börjar tiden löpa från det förvärvet enligt villkoret har blivit slutligt.
17 §	17 §
Registrering av fartyg som överförts från utlandet	*Registrering av fartyg som överförts från utlandet*
Har ett utländskt fartyg blivit finskt, får det införas i fartygsregistret först när det företes ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländska fartygsregistret eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska fartygsregistret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan.	*Om ett utländskt fartyg har blivit finskt, får det registreras* först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur *det utländska registret* eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i *det finska registret*, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
19 §	19 §
Registrering vid dubbelöverlåtelse	*Registrering vid dubbelöverlåtelse*
Har någon överlåtit ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera och har dessa samtidigt sökt om inskrivning av sin ägenderätt i fartygsregistret, antecknas i registret den överlåtelse, som har skett först.	Om någon har överlåtit ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera och har dessa samtidigt sökt om inskrivning av sin äganderätt i *registret*, antecknas i registret den överlåtelse som har skett först.
20 §	20 §
Registreringsansökan	*Registreringsansökan*
Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i fartygsregistret skall göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.	Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i *registret* ska göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
28 §	28 §
Avgörande i registerärenden och expedition	*Avgörande i registerärenden och expedition*
Ett registerärende avgörs genom att avgörandet antecknas i fartygsregistret. Om ärendet lämnas vilande eller myndigheten fattar ett därmed jämförbart beslut angående behandlingen av ärendet, skall anteckning om detta göras i registret. Avgörandets innehåll framgår av registret. Anteckningarna skall införas i registret utan dröjsmål.	Ett registerärende avgörs genom att avgörandet antecknas i *registret*. Om ärendet lämnas vilande eller myndigheten fattar ett därmed jämförbart beslut angående behandlingen av ärendet, *ska* anteckning om detta göras i registret. Avgörandets innehåll framgår av registret. Anteckningarna ska införas i registret utan dröjsmål.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5 kap.	5 kap.
Avförande av fartyg ur fartygsregistret och fartygsbyggnadsregistret	**Avförande av fartyg och *fartygsbyggen ur registret***
30 §	30 §
Förutsättningar för avregistrering ur fartygsregistret	*Förutsättningar för avregistrering*
31 §	31 §
Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg	*Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg*
Om ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i paragrafen. Registermyndigheten skall innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.	*Om den i registret införda ägaren inte fullgör* sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i paragrafen. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
32 §	32 §
Tilläggsförutsättningar för avregistrering	*Tilläggsförutsättningar för avregistrering*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Är ett fartyg intecknat eller har anteckning gjorts om att det är föremål för utmätning eller någon annan säkringsåtgärd, får det inte avföras ur registret utan skriftligt samtycke av inteckningshavarna eller den som ansökt om utmätning eller säkringsåtgärd.	Om ett fartyg är intecknat eller *det har antecknats att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd*, får fartyget inte avföras ur registret utan skriftligt samtycke av inteckningshavarna eller den som ansökt om *utmätning eller om att säkringsåtgärd vidtas*.
33 §	33 §
Återställande av nationalitetscertifikat	*Återställande av nationalitetscertifikat*
Då ett fartyg har avförts ur fartygsregistret skall dess sista finska ägare återställa nationalitetscertifikatet till registermyndigheten.	*När ett fartyg har avförts ur registret ska* dess sista finska ägare återställa nationalitetscertifikatet till registermyndigheten.
34 §	34 §
Antecknande av fartyg ur fartygsbyggnadsregistret	*Antecknande av att ett fartyg under byggnad färdigställts i registret*
Den i fartygsbyggnadsregistret införda ägaren skall be om avregistrering av fartyget 60 dagar efter det att byggandet har slutförts. Om ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 1 mom., får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret. Vad som stadgas i 31 § skall därvid på motsvarande sätt tillämpas.	*Uppgift om färdigställande av ett fartyg under byggnad ska antecknas i registret inom 60 dagar från det att byggnadsarbetena på fartyget slutförts.* *En inteckning, utmätning eller annan sådan omständighet angående fartygsbygget som har antecknats i registret ska kvarstå i registret.*
35 §	(35 § upphävs)
Tilläggsförutsättningar för avregistrering ur fartygsbyggnadsregistret	
Om ett i Finland byggt fartyg som är infört i fartygsbyggnadsregistret är intecknat eller det har antecknats att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd, får fartyget inte avföras ur fartygsbyggnadsregistret utan skriftligt samtycke av inteckningshavarna eller den som ansökt om utmätning eller om att säkringsåtgärd vidtas. *Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte i fråga om överföring av ett fartyg till det*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
finska fartygsregistret. *Då ett fartyg som är infört i fartygsbyggnadsregistret avförs ur detta register och införs i fartygsregistret enligt denna lag, skall de anteckningar om inteckning, utmätning och andra sådana omständigheter angående fartyget som har antecknats i fartygsbyggnadsregistret överföras till fartygsregistret och antecknas vid fartyget.*	
43 §	43 §
Straffstadganden	*Straffstadganden*
En fartygsägare som	En fartygsägare som
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) underlåter att inom stadgad tid lämna in ansökan enligt 15 §, ändringsanmälan enligt 16 § eller begäran i 30 och 34 §§ om fartygs avregistrering, eller	2) underlåter att inom föreskriven tid lämna in ansökan enligt 15 §, ändringsanmälan enligt 16 § eller begäran *om fartygs avregistrering enligt 30 §*, eller
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
skall, om strängare straff inte stadgas någon annanstans, för förseelse mot fartygsregisterlagen dömas till böter.	*ska*, om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans, *för förseelse mot fartygsregisterlagen* dömas till böter.
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag

om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i mervärdesskattelagen (1501/1993) 73 § 2 mom., sådant det lyder i lag 6/2009, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
73 §	73 §
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Bilskatt på fordon som ett i 39 § i bilskattelagen (1482/1994) avsett registrerat ombud enligt 4 § 2 mom. i nämnda lag betalat i stället för en i fordonstrafikregistret införd fordonsägare och debiterat av denne, utgör inte del av det vederlag som ombudet debiterat en återförsäljare för försäljning av fordonet och inte heller av det vederlag som en återförsäljare debiterat en i fordonsregistret införd fordonsägare för försäljning av ett fordon.	Bilskatt på fordon som ett i 39 § i bilskattelagen (1482/1994) avsett registrerat ombud enligt 4 § 2 mom. i nämnda lag betalat i stället för en *i trafikregistret* införd fordonsägare och debiterat av denne, utgör inte del av det vederlag som ombudet debiterat en återförsäljare för försäljning av fordonet och inte heller av det vederlag som en återförsäljare debiterat en i fordonsregistret införd fordonsägare för försäljning av ett fordon.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

Lag

om ändring av 96 § värnpliktslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i värnpliktslagen (1438/2007) 96 § 1 mom. 14 punkten, sådan den lyder i lag 646/2015, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
96 §	96 §
Rätt att få uppgifter av en myndighet, en sammanslutning och en privatperson	*Rätt att få uppgifter av en myndighet, en sammanslutning och en privatperson*
Utöver det som bestäms i någon annan lag har den registeransvarige, för utförande av de uppdrag som föreskrivs för den i 91 §, rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter som är nödvändiga för värnpliktsregistret som följer:	Utöver det som bestäms i någon annan lag har den registeransvarige, för utförande av de uppdrag som föreskrivs för den i 91 §, rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter som är nödvändiga för värnpliktsregistret som följer:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
14) av Trafiksäkerhetsverket uppgifter ur fordonstrafikregistret för behandling av körkorts- och körtillståndsärenden,	14) av Trafiksäkerhetsverket uppgifter ur *trafikregistret* för behandling av körkorts- och körtillståndsärenden.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i bilskattelagen (1482/1994) 1 § 1 mom., 29 § och 34 e § 3 mom., sådana de lyder, 1 § 1 mom. i lag 5/2009, 29 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 413/1997 och 34 e § 3 mom. sådant det lyder i lag 561/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 §	1 §
För personbilar (kategori M1), paketbilar (kategori N1) och sådana bussar (kategori M2) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det fordonstrafikregister (registret) som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag	För personbilar (kategori M1), paketbilar (kategori N1) och sådana bussar (kategori M2) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i *det trafik- och transportregister (registret) som avses i lagen om transportservice (320/2017)* eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
29 §	29 §
En förmån som avses i 28 § kan för varje trafiktillstånd som avses i de nämnda paragraferna beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks i fordonsregistret eller fordonet överlåts till en annan innehavare av trafiktillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafiktillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Har till myndigheterna gjorts en sådan anmälan om överlåtelse av fordonet som leder till debitering av skatt, kan förmånen beviljas på nytt redan före utgången av den tid som stadgas i 48 §.	En förmån som avses i 28 § kan för varje trafiktillstånd som avses i de nämnda paragraferna beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks *i registret* eller fordonet överlåts till en annan innehavare av trafiktillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafiktillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Har till myndigheterna gjorts en sådan anmälan om överlåtelse av fordonet som leder till debitering av skatt, kan förmånen beviljas på nytt redan före utgången av den tid som stadgas i 48 §.
Utan hinder av 1 mom. kan den som har	Utan hinder av 1 mom. kan den som har

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
beviljats nedsättning av skatt med stöd av 28 § en kort tid vara införd i fordonsregistret som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd, om detta är nödvändigt på grund av service eller reparation av bilen. Om flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd är registrerade i samma ägares eller innehavares namn längre tid än 60 dagar under en sex månaders tidsperiod, debiteras skatt på det sätt som stadgas nedan.	beviljats nedsättning av skatt med stöd av 28 § en kort tid vara införd *i registret* som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd, om detta är nödvändigt på grund av service eller reparation av bilen. Om flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd är registrerade i samma ägares eller innehavares namn längre tid än 60 dagar under en sex månaders tidsperiod, debiteras skatt på det sätt som stadgas nedan.
34 e §	34 e §
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte sökts för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts i fordonstrafikregistret i enlighet med 66 e § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).	Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte sökts för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts *i trafik- och transportregistret* i enlighet med 66 e § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag

om ändring av lagen angående rättighet att idka näring

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) 4 §, sådan den lyder i lagarna 332/1989 och 1362/1994, samt

ändras 3 § 17 punkten, sådan den lyder i lag 1378/1993, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 §	3 §
Genom lag eller förordning stadgas särskilt om idkande av följande näringar:	Genom lag eller förordning stadgas särskilt om idkande av följande näringar:
— — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — —
17) användande av motorfordon och andra maskiner som förflyttar sig med egen kraft, fordonsbesiktningar och uppgifter som har samband med dem samt inmatning i fordonsregistret av data om fordonsbesiktningar och om uppgifter som har samband med besiktningar;	17) användning av motorfordon och andra maskiner som förflyttar sig med egen kraft, fordonsbesiktning och *uppgifter i samband med det samt inmatning i trafik- och transportregistret* av data om fordonsbesiktningar och om uppgifter i samband med besiktningar;
— — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — —
4 §	(4 § upphävs)
För handelssjöfart inom Finlands vattenområden får inte användas andra fartyg än finska, om det inte är fråga om utrikesfart. Andra än finska fartyg får inte heller användas för kryssningstrafik där kryssningsfartyget går från och till en finsk hamn.	
Handels- och industriministeriet kan dock tillåta i 1 mom. nämnd handelssjöfart med ett utländskt fartyg, om det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland eller om det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland. Tillstånd kan beviljas för högst ett år i sänder. Innan tillståndet beviljas skall handels- och industriministeriet höra dem som saken gäller, om inte annat följer av ärendets natur eller brådskande art.	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Genom förordning kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet stadgas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 2 mom. nämnt tillstånd bedriva i 1 mom. angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.	
Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen är berättigade att utan tillstånd enligt 2 mom. bedriva handelssjöfart som avses i 1 mom. enligt bestämmelserna i EG-rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och EG-rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.	

Denna lag träder i kraft den 20 .

15.

Lag

om ändring av 45 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016) 45 § 1 mom. 2 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
45 §	45 §
Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter	*Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter*
Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för registerföringen och ändamålet med registret:	Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för registerföringen och ändamålet med registret:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) av de myndigheter som för fartygsregister, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,	2) av de myndigheter som för *register över fartyg*, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

16.

Lag

om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003) 13 § 1 mom. 1 och 3 punkten, sådana de lyder i lag 1181/2013, samt

ändras 13 § 1 mom. 10 punkten och 19 § 1 mom. 1 punkten, sådana de lyder, 13 § 1 mom. 10 punkten i lag 427/2014och 19 § 1 mom. 1 punkten i lag 1181/2013, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
13 §	13 §
Polisens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem	*Polisens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem*
Utöver vad som föreskrivs i någon annan lag har polisen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige i fråga ur vissa register genom en teknisk anslutning eller som en datamängd få sådan information som polisen behöver för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister, enligt följande:	Utöver vad som föreskrivs i någon annan lag har polisen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige i fråga ur vissa register genom en teknisk anslutning eller som en datamängd få sådan information som polisen behöver för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister, enligt följande:
1) ur det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) för uppdrag som avses i 15–17 § i den lagen,	(1 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) ur kommunikationsministeriets trafiktillståndsregister de uppgifter som behövs för trafikövervakning, förundersökning, annan undersökning och för påförande av påföljdsavgift för tranportör enligt 179 § i utlänningslagen,	(3 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
10) ur det farkosregister som avses i lagen om farkostregistret (424/2014) och ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar och ägare och innehavare av båtar som behövs för utförande av de uppgifter som anges i 1 kap. 1 § i polislagen och de uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg	10) ur *Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar och ägare och innehavare av båtar som behövs för utförande av de uppgifter* som anges i 1 kap. 1 § i polislagen och de uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) samt för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen,	(485/2004) samt för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
19 §	19 §
Utlämnande av uppgifter till andra mydigheter	*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*
Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande: 1) till Trafiksäkerhetsverket uppgifter som avses i 11 § 1 mom. 5 punkten i lagen om fordonstrafikregistret samt, för bedömningen av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd, de uppgifter som avses i 48 § i luftfartslagen (1194/2009),	Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande: 1) till Trafiksäkerhetsverket uppgifter i enlighet *med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice för utförande av dess lagstadgade uppdrag*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 .

17.

Lag

om ändring av 22 och 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005) 22 § 1 mom. 1 och 9 punkten, sådana de lyder, 22 § 1 mom. 1 punkten i lag 1182/2013 och 22 § 1 mom. 9 punkten i lag 1427/2009, samt

ändras 22 § 1 mom. 1, 5 och 19 punkten samt 28 § 1 mom. 1 punkten, av dem 22 § 1 mom. 19 punkten sådan den lyder i lag 425/2014 och 28 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 938/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
22 §	22 §
Gransbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem	*Gransbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem*
Utöver vad som föreskrivs i gränsbevakningslagen eller i någon annan lag har gränsbevakningsväsendet utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister ur vissa register få nödvändiga uppgifter enligt följande:	Utöver vad som föreskrivs i gränsbevakningslagen eller i någon annan lag har gränsbevakningsväsendet utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister ur vissa register få nödvändiga uppgifter enligt följande:
1) ur det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) uppgifter i enlighet med 15–17 § i den lagen,	(1 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
5) för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag, uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer, ur det fartygsregister, register över fartyg under byggnad och historikregister som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) nödvändiga uppgifter om fartyg, ägare och innehavare av fartyg,	*5) av Statens ämbetsverk på Åland, ur de uppgifter om registrering av fartyg, fartyg under byggnad och fartygs historik som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) sådana uppgifter om fartyg, ägare till och innehavare av fartyg som behövs för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag, uppdrag enligt lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
9) för trafikövervakning, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning eller	(9 punkten upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
annan undersökning eller för påförande av påföljdsavgift för tranportörer, behövliga uppgifter ur närings-, trafik- och miljöcentralernas och kommunikationsministeriets informationssystem för trafiktillstånd,	
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
19) för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag och uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer, *ur det farkostregister som avses i lagen om farkostregistret (424/2014)* och ur Ålands fritidsbåtsregister behövliga uppgifter om båtar och ägare till och innehavare av båtar,	19) för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag och uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer, ur Ålands fritidsbåtsregister behövliga uppgifter om båtar och ägare till och innehavare av båtar,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
28 §	28 §
Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter	*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*
Trots sekretessbestämmelserna får gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:	Trots sekretessbestämmelserna får gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:
1) till Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 11 § 1 mom. 9 och 10 punkten i lagen om fordonstrafikregistret, för utförande av de uppdrag som anges i lagen om sjöfartsskydd och för övervakning av luftfarten samt enligt 50 § i luftfartslagen (864/2014) för bedömning av förutsättningarna för beviljande, förnyande och återkallande av ett tillstånd,	1) till Trafiksäkerhetsverket i enlighet med *IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice för utförande av dess lagstadgade uppdrag,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	Denna lag träder i kraft den 20 .

18.

Lag

om ändring av 13 och 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (639/2015) 13 § 1 mom. 16 och 18 punkten, sådan de lyder i lag 467/2017, samt

ändras 13 § 1 mom. 3, 15 och 17 punkten samt 17 § 1 mom. 2 punkten, sådana de lyder, 13 § 1 mom. 3, 15 och 17 punkten i lag 467/2017 och 17 § 1 mom. 2 punkten i lag 939/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
13§	13 §
Tullens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem	*Tullens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem*
Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige, ur vissa register och genom teknisk anslutning eller som en datamängd få och i övrigt behandla sådan information som Tullen behöver för att utföra sina uppdrag eller föra sina personregister, enligt följande:	Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige, ur vissa register och genom teknisk anslutning eller som en datamängd få och i övrigt behandla sådan information som Tullen behöver för att utföra sina uppdrag eller föra sina personregister, enligt följande:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
3) ur det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) sådana uppgifter som behövs för tullövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning	*3) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) sådana uppgifter som behövs för utförande av Tullens lagstadgade uppdrag,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
15) *ur det farkostregister som avses i lagen om farkostregistret (424/2014)* och ur Ålands fritidsbåtsregister uppgifter om båtar samt om ägare och innehavare av båtar, som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tullövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrotts-	15) ur Ålands fritidsbåtsregister uppgifter om båtar samt om ägare och innehavare av båtar, som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tull- och skatteövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
bekämpning,	
16) ur kommunikationsministeriets trafiktillståndsregister de uppgifter som behövs för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen och för tullövervakning samt för tullbrottsbekämpning,	(16 punkten upphävs)
17) ur det fartygsregister, register över fartyg under byggnad och historikregister som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) sådana uppgifter om fartyg samt om ägare och innehavare av fartyg som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tullövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,	17) *av Statens ämbetsverk på Åland av de i fartygsregisterlagen (512/1993) avsedda uppgifterna om registrering av fartyg samt om fartyg under byggnad och fartygs historik* sådana uppgifter om fartyg samt om ägare och innehavare av fartyg som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tullövervakning, skattekontroll, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,
18) ur det luftfartygsregister som avses i luftfartslagen (864/2014) sådana uppgifter om luftfartyg samt om innehavare och ägare av luftfartyg som behövs för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tullövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,	(18 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
17 §	17 §
Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter	*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*
Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:	Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) till Trafiksäkerhetsverket uppgifter enligt 11 § 1 mom. 7 punkten i lagen om fordonstrafikregistret, för utförande av de uppdrag som föreskrivs i lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, enligt 50 § i luftfartslagen för bedömning av förutsättningarna för beviljande, förnyande och åter-	2) till Trafiksäkerhetsverket i enlighet med *IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice för utförande av dess lagstadgade uppdrag*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
kallande av ett tillstånd samt för utförande av de beskattningsuppgifter som föreskrivs för Trafiksäkerhetsverket i lag,	
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

19.

Lag

om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om nödcentralsverksamhet (692/2010) 19 § 1 mom. 4 och 13 punkten sådana de lyder i lag 1172/2016, samt

ändras 19 § 1 mom. 6 och 14 punkten samt 20 § 2 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 1172/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
19 §	19 §
Rätt att få information ur registren	*Rätt att få information ur registren*
Nödcentralsverket och dess anställda har enligt vad som överenskommits med registerföraren och trots sekretessbestämmelserna, för att kunna sköta Nödcentralsverkets lagstadgade uppgifter, rätt att avgiftsfritt få information som behövs för att säkerställa förberedande åtgärder i samband med uppdrag eller arbetarskyddet eller för att stödja myndigheten eller enheten i fråga. I detta syfte har Nödcentralsverket och dess anställda rätt att	Nödcentralsverket och dess anställda har enligt vad som överenskommits med registerföraren och trots sekretessbestämmelserna, för att kunna sköta Nödcentralsverkets lagstadgade uppgifter, rätt att avgiftsfritt få information som behövs för att säkerställa förberedande åtgärder i samband med uppdrag eller arbetarskyddet eller för att stödja myndigheten eller enheten i fråga. I detta syfte har Nödcentralsverket och dess anställda rätt att
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
4) få information ur närings-, trafik- och miljöcentralens datasystem för trafiktillstånd, om informationen behövs för övervakning av tillståndspliktig trafik,	(4 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6) få information ur fordonstrafikregistret enligt lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) för behandling av körrättsärenden och trafiktillståndsärenden och för kontroll av personuppgifter samt för utredning av ägare eller innehavare av ett fordon och av tekniska data och identifieringsuppgifter om ett fordon samt adresser och annan kontaktinformation,	6) *få sådan information ur trafik- och transportregistret enligt lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändig för utförande av Nödcentralsverkets lagstadgade uppdrag,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
13) från Trafiksäkerhetsverket få sådana basuppgifter som avses i 15 § i lagen om far-	(13 punkten upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
kostregistret (424/2014) och sådana tekniska uppgifter och identifieringsuppgifter som avses i 17 § 1 mom. 1 punkten i den lagen,	
14) från Trafiksäkerhetsverket få information om i 9 § i fartygsregisterlagen (512/1993) avsedda anteckningar som ska införas i fartygsregistret,	*14) få information ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland om de anteckningar som enligt 9 § i lagen om fartygsregister (512/1993) ska införas i registret,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
20 §	20 §
Utlämnande av uppgifter	*Utlämnande av uppgifter*
Nödcentralsverket får, trots sekretessplikten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet,	Nödcentralsverket får, trots sekretessplikten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) lämna ut information som avses i 19 § till enheter inom polisväsendet, räddningsväsendet samt social- och hälsovårdsväsendet och till andra enheter och aktörer som Nödcentralsverket har larmat eller för vilka informationen på begäran har inhämtats i samband med en uppgift som avses i 4 § 1 mom. 2 punkten; information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 1–7, 11 och 12 punkten får lämnas ut endast till polisens verksamhetsenheter eller tjänstemän vid gränsbevakningsväsendet; sådan information om ägare eller innehavare av ett fordon inklusive adress och annan kontaktinformation samt tekniska data och identifieringsuppgifter om ett fordon som Nödcentralsverket har fått ur fordonstrafikregistret med stöd av 19 § 1 mom. 6 punkten får lämnas ut även till räddningsväsendets enheter och information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 8 punkten får lämnas ut endast till räddningsväsendets enheter,	2) lämna ut information som avses i 19 § till enheter inom polisväsendet, räddningsväsendet samt social- och hälsovårdsväsendet och till andra enheter och aktörer som Nödcentralsverket har larmat eller för vilka informationen på begäran har inhämtats i samband med en uppgift som avses i 4 § 1 mom. 2 punkten; information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 1–7, 11 och 12 punkten får lämnas ut endast till polisens verksamhetsenheter eller tjänstemän vid gränsbevakningsväsendet; sådan information om ägare eller innehavare av ett fordon inklusive adress och annan kontaktinformation samt tekniska data och identifieringsuppgifter om ett fordon som Nödcentralsverket har fått *ur trafik- och transportregistret* med stöd av 19 § 1 mom. 6 punkten får lämnas ut även till räddningsväsendets enheter och information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 8 punkten får lämnas ut endast till räddningsväsendets enheter,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Denna lag träder i kraft den 20 .

20.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i luftfartslagen (864/2014) 3 § 2 mom., 12–15 §, 21 §, 23–31 §, 47 § 1 mom. 1, 8 och 9 punkten, 63–69 §, 70 § 2–5 mom., 71 §, 73 §, 141 § 1 mom. 6 och 12 punkten, 146 § 1 mom. 5–7 och 14 punkten, 160 § 1 mom. 2 punkten, 163–164 §, av dem 27 § 1 mom. 1 punkten och 63 § 1 mom. sådana de lyder i lag 61/2016

ändras det inledande stycket i 7 § 1 mom., 16 § 1 mom., 17 § 1 mom., 19 § 2 mom., 20 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 22 §, det inledande stycket i 22 § 1 mom. samt 22 § 2 mom., 46 §, 50 § 2 och 3 mom., 51 § 1 mom., 54, 62 och 70 §, 122 § 4 och 5 mom., 136 § 2 mom., rubriken för 14 kap., 141 § 1 mom. 12 punkten, 143 §, rubriken för 146 § samt 146 § 1 mom. 8 punkten, 147 § 1 mom., rubriken för 148 § samt 148 § 1 mom., 153 § 7 mom., 165 § 1 mom., 174 §, 178 § 13 punkten och 181 § 2 mom. 2 punkten, av dem 46 §, 153 § 7 mom. och 181 § 2 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 61/2016, samt

fogas till 148 § ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 §	3 §
Behöriga myndigheter	*Behöriga myndigheter*
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
Utöver vad som någon annanstans i lagstiftningen föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt följande förordningar: *1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91,* *2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.*	(3 § 2 mom. upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
7 §	7§
Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart	*Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart*
På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag med följande preciseringar och undantag:	På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag *och lagen om transportservice (320/2017)* med följande preciseringar och undantag:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
12 §	(12 § upphävs)
Kapitlets tillämpningsområde och förhållande till annan lagstiftning	
Detta kapitel tillämpas på luftfartygsregistret och certifikatregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket i egenskap av luftfartsmyndighet. Vad som i detta kapitel bestäms om certifikat gäller även behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden och rätten att använda luftfartyg eller anordningar. Trafiksäkerhetsverket får använda registren för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som verket har enligt lag. Registren kan föras med hjälp av automatisk databehandling. *Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas i fråga om sekretess för och utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och i fråga om annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen (523/1999).*	
13 §	(13 § upphävs)
Införande av basuppgifter i registren	
För beviljande av och tillsyn över tillstånd samt för registrering av luftfartyg får det i luftfartsregistret och certifikatregistret föras in följande identifieringsuppgifter om sökanden och tillståndshavaren samt om luftfartygets ägare, operatör, om operatören har beviljats nyttjanderätt till luftfartyget för minst 30 dagar, ombud och innehavare, när det är	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
fråga om en fysisk person: *1) namn,* *2) personbeteckning eller, om personbeteckning saknas, födelsedatum,* *3) födelsehemkommun eller födelseort i utlandet och födelsestat samt medborgarskap,* *4) adress och andra kontaktuppgifter samt hemkommun,* *5) modersmål eller kontaktspråk,* *6) uppgift om begränsning enligt 30 § av utlämnandet av uppgifter,* *7) uppgift om att personen avlidit.* *För beviljande av och tillsyn över tillstånd samt för registrering av luftfartyg får det i luftfartsregistret och certifikatregistret föras in följande identifieringsuppgifter om sökanden och tillståndshavaren samt om luftfartygets ägare, operatör, om operatören har beviljats nyttjanderätt till luftfartyget för minst 30 dagar, ombud och innehavare, när det är fråga om en juridisk person:* *1) namn,* *2) företags- och organisationsnummer,* *3) hemort,* *4) adress och andra kontaktuppgifter,* *5) uppgift om kontaktspråk.* *Om såväl fysiska som juridiska personer får det, utöver uppgifterna i 1 och 2 mom., i luftfartygsregistret föras in uppgift om konkurs, skuldsanering, företagssanering eller kvarstad samt uppgift om att ett flygbolag omfattas av en begränsning av trafiken enligt 166 § 1 mom.*	
14 §	(14 § upphävs)
Införande av uppgifter i luftfartygsregistret *Utöver vad som i 13 § föreskrivs om införande av personuppgifter får följande uppgifter om luftfartyg registreras i luftfartygsregistret:* *1) tekniska data och identifieringsuppgifter,* *2) uppgifter om arten av innehavarens och operatörens besittningsrätt,* *3) dagen för införande i luftfartygsregistret,*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
4) uppgifter om försäkring av luftfartyget, *5) i luftfartyget fastställda inteckningar och förnyande och dödande av dessa inteckningar samt ändringar i inteckningarnas inbördes förmånsrätt,* *6) skriftlig anmälan från en flygplatsoperatör om att ett luftfartyg hindrats från att starta i enlighet med 165 § 2 mom.,* *7) uppgift om utmätning av luftfartyget, och* *8) om ett luftfarttyg stulits, uppgift om detta.* *Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur anmälan ska göras och om de i 1 mom. 1 och 8 punkten avsedda uppgifter som ska lämnas i anmälan.*	
15 §	(15 § upphävs)
Införande av uppgifter i certifikatregistret *Utöver vad som i 13 § föreskrivs om införande av personuppgifter, får det i certifikatregistret föras in uppgifter om personer som hos Trafiksäkerhetsverket ansökt om certifikat, behörighetsbevis, behörighet eller godkännande eller som innehar ett sådant tillstånd. I certifikatregistret får det också föras in uppgifter om personer som gjort sig skyldiga till äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, förande eller styrande av luftfartyg eller annat fortskaffningsmedel på det sätt som avses i 23 kap. i strafflagen (39/1889) under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel, användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller till luftfartsförseelse. Uppgifter får dessutom registreras om personer i fråga om vilka det pågår förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar som nämns ovan. I certifikatregistret får det föras in uppgifter om utbildning som hänför sig till luftfart.* *För beslut och tillsyn som gäller tillstånd får i registret dessutom föras in behövliga uppgifter om läkarundersökningar och hälsotillståndet.*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Om de uppgifter enligt 2 mom. som införts i registret förändras, ska tillståndshavaren anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket inom 14 dagar. Till övriga delar ska Trafiksäkerhetsverket uppdatera uppgifterna i registret. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om hur förändringarna ska anmälas.	
16 §	16 §
Luftfartygs registreringsbeteckning och registreringsbevis	*Luftfartygs registreringsbeteckning och registreringsbevis*
För att få finsk nationalitet ska ett luftfartyg införas i luftfartygsregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland, om inte något annat föreskrivs nedan i denna lag. Trafiksäkerhetsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg över registreringen av ett luftfartyg utfärda ett registreringsbevis och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.	För att få finsk nationalitet ska ett luftfartyg införas i *trafikregistret* eller det militära luftfartsregistret i Finland, om inte något annat föreskrivs nedan i denna lag. Trafiksäkerhetsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg över registreringen av ett luftfartyg utfärda ett registreringsbevis och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.
17 §	17 §
Registreringsrätt	*Registreringsrätt*
Ett luftfartyg får införas i luftfartygsregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.	Ett luftfartyg får införas *i trafikregistret* i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.
19 §	19 §
Interimistisk registrering	*Interimistisk registrering*
Också luftfartyg som är under byggnad får	Också luftfartyg som är under byggnad får

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
införas i luftfartygsregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.	införas i *trafikregistret* interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.
20 §	20 §
Förändringar i registeruppgifterna	*Förändringar i registeruppgifterna*
Luftfartygets ägare ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om 1) de uppgifter enligt 13 § 1 eller 2 mom. eller 14 § 1 eller 2 mom. som ska införas i luftfartygsregistret förändras, — — — — — — — — — — — — — — —	Luftfartygets ägare ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om 1) de uppgifter enligt *V avd. 2 kap i lagen om transportservice* som ska införas i registret förändras, — — — — — — — — — — — — — — —
21 §	(21 § upphävs)
Bevarande av uppgifter	
De uppgifter som införts i luftfartygsregistret ska bevaras permanent. De uppgifter som avförts ur registret bevaras permanent i arkivet i anslutning till registret. Bestämmelser om bevarande och arkivering av uppgifter finns i personuppgiftslagen och arkivlagen (831/1994).	
22 §	22 §
Avförande av luftfartyg ur trafikregistret	*Avförande av luftfartyg ur trafikregistret*
Ett luftfartyg ska avföras ur luftfartygsregistret — — — — — — — — — — — — — — —	Ett luftfartyg ska avföras ur *trafik- och transportregistret* — — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket kan avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på minst sex månader har lagt fram hinder mot att luftfartyget avförs ur registret. — — — — — — — — — — — — — — —	Trafiksäkerhetsverket kan avföra ett luftfartyg ur *trafik- och transportregistret* när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på minst sex månader har lagt fram hinder mot att luftfartyget avförs ur registret. — — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
23 §	(23 § upphävs)
Avförande av uppgifter ur certifikatregistret	
Uppgifter ska avföras ur certifikatregistret enligt följande: *1) uppgifter om äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, om förande eller styrande av luftfartyg eller annat fortskaffningsmedel på det sätt som avses i 23 kap. i strafflagen under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel, om användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, om grovt äventyrande av trafiksäkerheten och om luftfartsförseelser avförs tio år efter det att beslutet om dem har vunnit laga kraft,* *2) brottsuppgifter om misstänkta avförs när den misstänkte har befriats från åtal och beslutet har vunnit laga kraft eller när åtalsrätten för det misstänkta brottet har preskriberats,* *3) uppgifter om verksamhetsförbud som meddelats den registrerade och uppgifter om andra administrativa åtgärder från luftfartsmyndighetens sida avförs tio år efter det att beslutet har vunnit laga kraft.*	
24 §	(24 § upphävs)
Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter ur befolkningsdatasystemet	
Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att för förande av registren enligt denna lag och kontroll av att uppgifterna i registren är riktiga ta del av de uppgifter som av befolkningsdatasystemet framgår om personens namn, personbeteckning, adress, hemkommun, födelsehemkommun, födelsestat, modersmål eller kontaktspråk och om att personen har avlidit samt uppgifter om en sådan begränsning av utlämnandet av uppgifter som avses i 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikat-	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
tjänster (661/2009). *Uppgifterna kan översändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.*	
25 §	(25 § upphävs)
Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter	
Trafiksäkerhetsverket bestämmer om utlämnandet av uppgifter. *Uppgifter i luftfartygsregistret och certifikatregistret får lämnas ut endast om förutsättningarna för utlämnande av uppgifter enligt denna lag är uppfyllda och inte något annat följer av en persons rätt att förbjuda att uppgifter om honom eller henne lämnas ut. Uppgifter får inte lämnas ut, om detta av grundad anledning kan misstänkas kränka den registrerades integritetsskydd, kränka hans eller hennes intressen eller rättigheter eller äventyra statens säkerhet.* *För att lämna ut uppgifter till mottagare i andra än enskilda fall krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd.*	
26 §	(26 § upphävs)
Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall	
Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har var och en rätt att i enskilda fall få uppgift om eller en kopia av offentliga uppgifter i registret enligt följande: *1) ur luftfarttygsregistret, på basis av luftfartygets registreringsbeteckning, uppgifter om luftfartyget och om namn, adress och annan kontaktinformation i fråga om luftfartygets ägare, innehavare, operatör och ombud samt uppgifter om besiktning och luftvärdighet,* *2) ur certifikatsregistret, på basis av personbeteckning, uppgifter om certifikat.*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Med stöd av 1 mom. 1 punkten får också uppgift om luftfartygets tidigare ägare eller innehavare lämnas ut i begränsad utsträckning. Uppgifterna kan översändas via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form på det sätt som överenskoms med Trafiksäkerhetsverket.	
27 §	(27 § upphävs)
Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form	
Offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret får lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form *1) till myndigheter för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag eller med stöd av lag,* *2) till Olycksutredningscentralen för säkerhetsutredning,* *3) till myndigheter i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Europeiska kommissionen och myndigheter som avses i internationella överenskommelser för skötseln av förpliktelser som följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland,* *4) av grundad anledning i enskilda fall till myndigheter utanför Europeiska unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för fullgörande av myndighetsuppgifter där.* *Innan uppgifter lämnas ut ska mottagaren lägga fram utredning om skydd för uppgifterna. Mottagaren får lämna vidare uppgifter som denne erhållit endast för skötseln av lagstadgade uppgifter.*	
28 §	(28 § upphävs)
Utlämnande av uppgifter genom teknisk anslutning	
Ur luftfartygsregistret och certifikatregist-	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ret får uppgifter lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form för finansierings- och försäkringsverksamhet, besiktningsverksamhet, reservdelsförsäljnings- och reservdelsunderhåll, fastställande av flygtrafikavgifter samt annan därmed jämförbar verksamhet. *Uppgifter om en fysisk person får lämnas ut enligt 1 mom. endast om den verksamhet för vilken uppgifterna begärs ansluter sig till säkerheten inom luftfarten, luftfartyg, flygtrafiken eller de miljöolägenheter som flygtrafiken orsakar.*	
29 § *Vidareutlämnande av uppgifter* *Uppgifter som fåtts ur luftfartygsregistret och certifikatregistret, med undantag för uppgifter som fåtts i enskilda fall, får inte lämnas vidare till tredje part utan Trafiksäkerhetsverkets tillstånd. Myndigheter har rätt att lämna uppgifter vidare, om utlämnandet baserar sig på lag, på en förpliktelse i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland eller på Europeiska unionens lagstiftning.*	(29 § upphävs)
30 § *Övriga begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter* *En person har, utöver vad som föreskrivs i 30 § i personuppgiftslagen, rätt att förbjuda att adressuppgifter och annan kontaktinformation lämnas ut till andra än myndigheter eller för utförandet av lagstadgade uppgifter.* *När en sådan begränsning av utlämnande av uppgifter som avses i 24 § 1 mom. och som finns införd i befolkningsdatasystemet överförs till registret ska begränsningen utvidgas till att omfatta även namn när det är fråga om en fysisk person. Begränsningen hindrar inte utlämnande av personuppgifter*	(30 § upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
till de aktörer som avses i 1 mom. *När uppgifter som omfattas av en i 2 mom. avsedd begränsning av utlämnande av uppgifter lämnas ut, ska mottagaren samtidigt underrättas om begränsningen samt om begränsningarna i fråga om användning av och skydd för uppgifterna. Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket låta bli att underrätta mottagaren om utlämningsbegränsningen, om den uppgift som lämnas ut och dess användningsändamål är sådana att syftet med begränsningen av utlämnande av uppgifter inte bedöms bli äventyrad av att mottagaren inte underrättas om utlämningsbegränsningen.*	
31 § *Utlämnande av känsliga uppgifter* *Trots sekretessbestämmelserna får känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret lämnas ut till finska myndigheter och utländska luftfartsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor, om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i lag eller bestäms med stöd av lag.* *Uppgifterna får lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.*	(31 § upphävs)
46 § *Tillståndgivare* Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. *Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en läkare vid en hälsovårdscentral, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt*	46 § *Tillståndgivare* Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.	
47 §	47 §
Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag	*Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag*
För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget: *1) flygcertifikat jämte behörigheter,* 2) certifikat för underhållspersonal, 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal, 4) medicinskt intyg, 5) certifikat för flygläkare, 6) kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning, 7) godkännande för teckengivare, *8) godkännande för flygkontrollant,* *9) certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.*	För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget: (1 punkten upphävs) 2) certifikat för underhållspersonal, 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal, 4) medicinskt intyg, 5) certifikat för flygläkare, 6) kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning, 7) godkännande för teckengivare, (8 punkten upphävs) (9 punkten upphävs).
50 §	50 §
Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar	*Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
Den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd, den läkare som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.	Den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd, den *yrkesutbildade person inom hälso- och sjukvården enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994)* som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
	om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.
En läkare, sammanslutning och inrättning som avses i 2 mom. får trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet. Innan en anmälan görs ska den som ansöker om eller innehar ett tillstånd informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.	En läkare, *en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården och* en sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård som avses i 2 mom. får trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet. Innan en anmälan görs ska den som ansöker om eller innehar ett tillstånd informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
51 §	51 §
Utländska certifikat	*Utländska certifikat*
(1 mom. fogas)	*I enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland erkänner Trafiksäkerhetsverket persontillstånd utfärdade utomlands som uppgiften kräver.*
Utländska certifikat kan godkännas om de villkor som anges i detta kapitel uppfylls.	Utländska certifikat kan godkännas om de villkor som anges i detta kapitel uppfylls.
Av de skäl som anges i 143 eller 144 § kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.	Av de skäl som anges i 143 eller 144 § kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.
54 §	54 §
Flygelev	*Flygelev*
En flygelev får flyga ensam när 1) flyginstruktören ger tillstånd till detta och övervakar flygningen, 2) flygeleven vid ensamflygningen av ett flygplan, en helikopter, en autogiro och ett	Bestämmelser om en flygelevs rätt att flyga ensam finns i *II avd. 13 kap. 5 § i lagen om transportservice.*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
luftskepp är 16 år gammal och vid ensamflygningen av ett segelflygplan och en ballong är 14 år gammal, och 3) flygeleven har ett medicinskt intyg.	
62 §	62 §
Definitioner	*Definitioner*
I enlighet med unionslagstiftningen avses i detta kapitel med *1) lufttrafikförordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen,* *2) förordningen om luftfartsavtal med tredjeland Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,* *3) kommersiell lufttransport användning av luftfartyg mot betalning eller annan ersättning för transport av passagerare, gods eller post, inklusive rundflygningar,* *4) bruksflyg användning av luftfartyg för specialuppdrag,* *5) bruksflygtillstånd ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren kan bedriva bruksflyg,* *6) flygutbildningstillstånd ett tillstånd att ge sådan flygutbildning eller teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden för luftfartygs flygbesättning* 7) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning, 8) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling, *9) operativ licens ett tillstånd med stöd av vilket den som innehar tillståndet mot betalning eller annan ersättning får utföra lufttransport av passagerare, post och gods,* 10) *flyguppvisning* en i lagen om sammankomster (530/1999) avsedd offentlig tillställning vid vilken det ordnas luftfartsverksam-	I enlighet med unionslagstiftningen avses i detta kapitel med 1) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning, 2) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling, 3) *flyguppvisning* en i lagen om sammankomster (530/1999) avsedd offentlig tillställning vid vilken det ordnas luftfartsverksamhet inför publik, 4) *avancerad flygning* avsiktligt utförda manövrer med ett luftfartyg som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal variation i hastighet, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning,

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
het inför publik, 11) *avancerad flygning* avsiktligt utförda manövrer med ett luftfartyg som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal variation i hastighet, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning, *12) kommersiell trafik all luftfartygstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, och som inte kontrolleras av kunden, och* *13) tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats.*	
63 § *Operativ licens*	(63 § upphävs)
Bestämmelser om operativ licens finns i lufttrafikförordningen. Operativ licens beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs det att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av sökandens verksamhet har gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva flygtrafik. Gott anseende bevisas genom ett utlåtande av Rättsregistercentralen. *De luftfartyg som lufttrafikföretag använder ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. I fråga om ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder kan Trafiksä-*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
kerhetsverket tillåta att det registreras i en annan medlemsstat, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på lämpligt sätt.	
64 §	(64 § upphävs)
Flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- och ändpunkt i Finland	
För bedrivande av flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland krävs en operativ licens som beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även andra än ovan avsedda innehavare av en operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik.	
65 §	(65 § upphävs)
Allmän trafikplikt	
Trafikverket beslutar om införande av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i lufttrafikförordningen. På flygrutter som omfattas av allmän trafikplikt kan Trafikverket införa begränsningar enligt lufttrafikförordningen, om begränsningarna behövs för att trygga trafiken på flygrutterna.	
66 §	(66 § upphävs)
Reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer	
Trafiksäkerhetsverket beviljar flygruttsvisa trafiktillstånd för reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer. *Om inte något annat följer av 67 §, krävs för ett trafiktillstånd att* *1) sökanden har en operativ licens enligt 63 § och är etablerad i Finland,*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2) sökanden är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller *3) sökanden är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.* *Trafiksäkerhetsverket fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafiksvillkor för trafik enligt 1 mom.*	
67 § *Flygtrafik på flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar*	(67 § upphävs)
Trafiksäkerhetsverket beslutar vilken eller vilka av dem som ansökt om trafiktillstånd som får bedriva trafik på sådana flygrutter enligt 66 § som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal. Ett beslut om trafiktillstånd ska basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrensen och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom Europeiska unionen. *Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om beviljande av trafiktillstånd för de flygrutter som avses i 1 mom. och om de utredningar utifrån vilka de sökande jämförs.*	
68 § *Icke-reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer*	(68 § upphävs)

Gällande lydelse *Förslagen lydelse*

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett lufttrafikföretag från ett tredjeland ett sådant tillstånd att flyga i icke-reguljär trafik mellan Finland och tredjeländer som gäller enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av reguljär flygtrafik som föreskrivs i 66 och 67 §, eller

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd enligt 1 mom. och om de handlingar med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor får utgöra av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller på ömsesidighet.

I de föreskrifter som avses i 3 mom. ska i tillämpliga delar beaktas Europeiska unionens lagstiftning om bedrivande av icke-reguljär flygtrafik och dessutom

1) de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,

2) ECAC:s rekommendationer,

3) internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

Lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får bedriva

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer utan något separat tillstånd. *Om innehavaren av ett trafiktillstånd som avses i 66 § kräver det, kan Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av icke-reguljär flygtrafik enligt 5 mom., om det orsakar verksamheten enligt trafiktillståndet ekonomiska olägenheter som inte kan betraktas som obetydliga och lufttrafikföretaget kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik genom att bedriva icke-reguljär flygtrafik.*	
69 § *Flygtrafik över finskt territorium* *Reguljär och icke-reguljär flygtrafik får bedrivas över finskt territorium utan separat tillstånd, om så har avtalats mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat på grundval av ett bilateralt eller multilateralt avtal.* *I andra än de fall som avses i 1 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för reguljär flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.* *Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att* *1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,* *2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart, eller* *3) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.*	(69 § upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
70 §	70 §
Bruksflygtillstånd	***Bruksflyg och utbildning av flygande personal***
För bruksflyg krävs ett bruksflygtillstånd av Trafiksäkerhetsverket. För att bruksflygtillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Det krävs inte något bruksflygtillstånd, om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan medlemsstat visar att verksamhetsutövaren uppfyller de krav i fråga om tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den medlemsstaten ställs för motsvarande verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dock ställa icke-diskriminerande villkor som behövs för säkerställande av säker verksamhet.	Bestämmelser om bruksflyg, flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning och kabinbesättning finns i II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 § i lagen om transportservice.
Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter:	(2-5 mom. upphävs)
1) flygningar för bogsering av segelflygplan,	
2) flygningar för fallskärmshoppning,	
3) flygningar för övervakning av skogsbränder,	
4) statlig eller militär luftfart,	
5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.	
Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att även annat bruksflyg än bruksflyg enligt 2 mom. får bedrivas utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.	
Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla	
1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,	
2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,	
3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd. *Bruksflygtillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 4 mom. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.* *Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat bruksflygtillstånd, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.*	
71 §	(71 § upphävs)
Flygutbildningstillstånd	
För flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning krävs ett flygutbildningstillstånd av Trafiksäkerhetsverket. För att flygutbildningstillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den organisation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten. *Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
erhållande av flygutbildningstillstånd som behövs för säker flygutbildningsverksamhet. Föreskrifterna kan gälla *1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd,* *2) materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används för den verksamhet som avses i ett flygutbildningstillstånd,* *3) drifthandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram för innehavare av flygutbildningstillstånd.* *Flygutbildningstillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 2 mom. Flygutbildningstillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.* *Trafiksäkerhetsverket kan bestämma att flygutbildningstillstånd inte behövs för ett visst slag av flygutbildning, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.* *Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningen, med hänsyn till bestämmelserna i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och rådande praxis i Europa.*	
73 §	(73 § upphävs)
Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet	
Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och de anvisningar som gäller verksamheten.	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
122 §	122 §
Register över automatiska nödradiosändare	*Register över automatiska nödradiosändare*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Genom förordning av statsrådet får det vid behov utfärdas närmare bestämmelser om införande av uppgifter enligt 2 och 3 mom. i registret, om internationella förpliktelser som gäller Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det. Trots bestämmelserna om sekretess har Kommunikationsverket för registerföringen rätt att av Trafiksäkerhetsverket få de uppgifter som avses i 2 och 3 mom. ur luftfartygsregistret.	Genom förordning av statsrådet får det vid behov utfärdas närmare bestämmelser om införande av uppgifter enligt 2 och 3 mom. i registret, om internationella förpliktelser som gäller Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det. Trots bestämmelserna om sekretess har Kommunikationsverket för registerföringen rätt att av Trafiksäkerhetsverket få de uppgifter som avses i 2 och 3 mom. *ur trafik- och transportregistret*.
Luftfartygets ägare och operatör ska underrätta den registeransvarige om sådana uppgifter som avses i denna paragraf och förändringar i dem och som inte ska anmälas till luftfartygsregistret, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att specificera och verifiera uppgifterna.	Luftfartygets ägare och operatör ska underrätta den registeransvarige om sådana uppgifter som avses i denna paragraf och förändringar i dem och som inte ska anmälas till *trafik- och transportregistret*, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att specificera och verifiera uppgifterna.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
136 §	136 §
Skadeståndsansvar	*Skadeståndsansvar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i luftfartygsregistret.	Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts *i trafik- och transportregistret.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
14 kap.	14 kap.
Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden	**Administrativa påföljder som gäller tillstånd, *anmälningar* och godkännanden**
141 §	141 §
Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer	*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer **eller i personers verksamhet***
Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har	Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6) kabinbesättningsintyg eller medicinsk rapport för kabinbesättning,	(6 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
7) godkännande för flygkontrollant,	(7 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
12) certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.	12) *godkännande för utbildnings- eller flygorganisationens ansvariga person.*
143 §	143 §
Återkallande av tillstånd som beviljats personer	*Återkallande av tillstånd som beviljats personer eller **förbud mot att bedriva verksamhet***
Ett tillstånd som beviljats en i 141 § avsedd person och som är en förutsättning för verksamheten kan återkallas temporärt eller permanent, om personen	Ett tillstånd som beviljats en i 141 § avsedd person och som är en förutsättning för verksamheten kan återkallas temporärt eller permanent *eller personen kan förbjudas att verka i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, om personen*
1) på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet,	1) på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller *villkoren* för erhållande av tillståndet,
2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet,	2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet *eller kraven uppgiften ställer*,
3) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,	3) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
4) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller	4) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller
5) genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelser eller föreskrifter att det ger anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.	5) genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelser eller föreskrifter att det ger anledning att misstänka att personen inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.
Ett återkallande av tillstånd enligt 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att förutsättningarna för erhållande av tillståndet uppfylls. Ett återkallande av tillstånd enligt 3–5 punkten i det momentet bestäms för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare.	Ett verksamhetsförbud som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att *villkoren* för erhållande av tillståndet *eller verksamheten* uppfylls. Ett återkallande av tillstånd enligt 3–5 punkten i det momentet bestäms för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare.
En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Trafiksäkerhetsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett återkallande enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Förbudet gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.	En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Trafiksäkerhetsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett återkallande enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Förbudet gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.
146 §	146 §
Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer	*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet*
Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om	Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5) en drifttillståndshavare,	(5-7 punkten upphävs)
6) den som idkar reguljär flygtrafik eller icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och ett tredjeland,	
7) en innehavare av bruksflygtillstånd,	
8) *en innehavare av flygutbildningstillstånd*, en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling	8) en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
14) en utbildningsorganisation för kabinbesättning, eller	(14 punkten upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
147 §	147 §
Anmärkningar och varningar som gäller organisationer	*Anmärkningar och varningar som gäller organisationer*
Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller inte följer andra föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, kan tillståndshavaren ges en anmärkning eller varning.	Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation *eller den som bedriver anmälningspliktig verksamhet* inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller *andra bestämmelser och* föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet *eller anmälan avser, kan den som bedriver verksamhet* ges en anmärkning eller varning
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
148 §	148 §
Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer	*Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer eller förbud* ***eller begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser***
Trafiksäkerhetsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om	Trafiksäkerhetsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser,	3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra *bestämmelser* och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
(3 mom. fogas)	*Trafiksäkerhetsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda en verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd men för vilken en anmälan måste göras och* *1) det finns grundad anledning att misstänka att den i anmälan avsedda verksamhetsutövaren inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,* *2) förutsättningarna för att bedriva anmälningspliktig verksamhet inte längre föreligger och fel eller brister i förutsättningarna*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
	inte rättas inom utsatt tid, *3) verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser,* *4) verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.*
153 §	153 §
Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner	*Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av uppgifter i trafikregistret och certifikatregistret. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns dessutom i personuppgiftslagen och bestämmelser om utlämnande av uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.	I fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av *uppgifter i trafik- och transportregistret*. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns dessutom i personuppgiftslagen och bestämmelser om utlämnande av uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.
160 §	160 §
Beredskap för undantagsförhållanden och störningar	*Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*
Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet ska förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden:	
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) en innehavare av ett drifttillstånd som avses i artikel 2 i EASA-förordningen,	(2 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
163 §	(163 § upphävs)
Överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet	
Trafiksäkerhetsverket kan överföra uppgifter i samband med första certifiering eller fortsatt tillsyn av personer eller organisationer på behöriga organ på det sätt som närmare föreskrivs i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.	
Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsynen över sportflygning på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet. De uppgifter som överförs kan gälla godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning för dem som använder luftfartygen och utrustningen samt beviljande av certifikat och behörighetsbevis.	
Som en i 2 mom. avsedd organisation för sportflygverksamhet ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna en juridisk person som har landsomfattande verksamhet och den yrkeskunniga personal som behövs för uppgifterna enligt 2 mom., behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Godkännandet ges för viss tid eller tills vidare. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten inom här avsedda organisationer för sportflygverksamhet.	
164 §	(164 § upphävs)
Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter	
Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra följande förvaltningsuppgifter på en inhemsk eller utländsk expert som har tillräcklig utbildning samt övriga kunskaper och färdigheter som uppgiften kräver:	
1) kompetensbedömning av AFIS-personal,	
2) förrättande och godkännande av språkprov,	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3) beviljande eller förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet inom sportflygverksamhet, och *4) kompetensbedömning och godkännande av flygkontrollanter.* *I det avtal som Trafiksäkerhetsverket och experten ingår ska det avtalas om innehållet i uppgifterna och om andra omständigheter som är av betydelse med tanke på skötseln av uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över den utomstående experten när experten fullgör uppgifterna. Om experten inte uppfyller kraven enligt 1 mom. eller vid skötseln av uppgifterna inte följer avtalet mellan verket och experten och andra anvisningar som getts i samband med tillsynen eller i övrigt försummar en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna eller förfar lagstridigt, ska verket säga upp avtalet med experten.* *En utomstående expert har rätt att av Trafiksäkerhetsverket få en skälig ersättning för de uppgifter som experten har utfört.*	
165 §	165 §
Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning	*Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning*
Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av ledningsenheten för flygplatsen eller av den som tillhandahåller tjänster för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda i luftfartygsregistret som ägare, innehavare eller operatörer.	Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av ledningsenheten för flygplatsen eller av den som tillhandahåller tjänster för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda *i trafik- och transportregistret* som ägare, innehavare eller operatörer.
174 §	174 §
Tjänsteansvar	*Tjänsteansvar*
Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter of-	Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter of-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
fentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.	fentliga förvaltningsuppgifter enligt *40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §*. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.
178 §	178 §
Luftfartsförseelse	*Luftfartsförseelse*
Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet	Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
12) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller utan operativ licens enligt 63 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens,	(12 punkten upphävs)
13) bedriver verksamhet som avses i 70–72 § utan det tillstånd som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,	13) bedriver verksamhet som avses i 70 eller 72 § utan det tillstånd *eller den anmälan* som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd *eller mot bestämmelserna och föreskrifterna för sådan anmälningspliktig verksamhet,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
181 §	181 §
Ändringssökande	*Ändringssökande*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:	I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) i 47 § avsedda beslut om beviljande av kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare,	2) i 47 § avsedda beslut om *medicinskt intyg och* om beviljande av kabinbesättningsintyg *och medicinsk rapport* och godkännande för teckengivare,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

21.

Lag

om ändring av 59 § i avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen (646/2011) 59 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
59 §	59 §
Skrotningsintyg och slutlig avregistrering av fordon	*Skrotningsintyg och slutlig avregistrering av fordon*
En insamlare eller behandlare ska ge fordonets innehavare ett skrotningsintyg efter att ha kontrollerat innehavarens rätt att överlämna fordonet för skrotning. Insamlaren eller behandlaren ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om skrotningen för att fordonet ska kunna avregistreras slutligt i fordonsregistret. För avregistreringen tar Trafiksäkerhetsverket ut en avgift av producenten. På avgiften tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och det som föreskrivs med stöd av den.	En insamlare eller behandlare ska ge fordonets innehavare ett skrotningsintyg efter att ha kontrollerat innehavarens rätt att överlämna fordonet för skrotning. Insamlaren eller behandlaren ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om skrotningen för att fordonet ska kunna avregistreras slutligt *i trafik- och transportregistret*. För avregistreringen tar Trafiksäkerhetsverket ut en avgift av producenten. *Bestämmelser om avgiftens belopp finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

22.

Lag

om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag (176/2017) 14 § och 15 § 6 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
14 §	14 §
Båtregistret för Tana älv	*Båtregistret för Tana älv*
Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är farkostregistret engligt 1 § i lagen om farkostregistret (424/2014).	Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är *trafik- och transportregistret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017)*.
På registreringen av fiskebåtar i Tana älv tillämpas lagen om farkostregistret med de undantag som föreskrivs nedan i 15–17 §.	På registreringen av fiskebåtar i Tana älv tillämpas *lagen om transportservice* med de undantag som föreskrivs i 15–17 §.
15 §	15 §
Registering av båtar	*Registering av båtar*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som avtalsregistrerare enligt 28 § 1 mom. i lagen om farkostregistret och sköter de uppgifter som avses i 28 § 2 mom. i lagen om farkostregistret samt utför för Trafiksäkerhetsverkets registreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtägaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.	Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som tjänsteproducent som bistår i registreringsuppgiften *enligt IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice och sköter de uppgifter som avses i 3 § i det kapitlet* samt utför för Trafiksäkerhetsverkets registreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtägaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

23.

Lag

om ändring av 95 § i lagen om fiske

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fiske (379/2015) 95 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
95 §	95 §
Rätt för dem som för fiskeriförvaltningens register att få uppgifter av myndigheter	*Rätt för dem som för fiskeriförvaltningens register att få uppgifter av myndigheter*
Registerförarna har trots sekretessbestämmelserna rätt att av de myndigheter som för fiske- och fartygsregister få sådana uppgifter om de i fiske- och fartygsregistret inskrivna fiskefartygen och om deras ägare och innehavare som är nödvändiga för skötseln av uppdrag som avses i 93 §.	Registerförarna har trots sekretessbestämmelserna rätt att av de myndigheter som för fiskefartygsregistret, *trafik- och transportregistret och Ålands fartygsregister* få sådana uppgifter om de i registren inskrivna fiskefartygen och om deras ägare och innehavare som är nödvändiga för skötseln av uppdrag som avses i 93 §.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

24.

Lag

om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten (960/2013) 5 § och 6 § 1 mom., av dem 5 § sådan den lyder i lag 1096/2014, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
5 §	5 §
Beloppet av och grunderna för avgiften	*Beloppet av och grunderna för avgiften*
Avgiften är 2,20 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningsstället under avgiftsperioden och som registrerats i fordonstrafikregistret.	Avgiften är 2,20 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningsstället under avgiftsperioden och som registrerats i *trafik- och transportregistret*.
6 §	6 §
Påförande av avgiften	*Påförande av avgiften*
Efter utgången av varje avgiftsperiod ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål påföra den avgift som för avgiftsperioden ska betalas för besiktningar och efterkontroller. Avgiften påförs genom att en faktura som grundar sig på de uppgifter som registrerats i fordonstrafikregistret samt andra utredningar skickas till innehavaren av besiktningskoncessionen.	Efter utgången av varje avgiftsperiod ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål påföra den avgift som för avgiftsperioden ska betalas för besiktningar och efterkontroller. Avgiften påförs genom att en faktura som grundar sig på de uppgifter som registrerats i *trafik- och transportregistret* samt andra utredningar skickas till innehavaren av besiktningskoncessionen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

25.

Lag

om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) 2 och 8 §, samt

ändras 1, 3 och 4 §, rubriken för 5 § och 5 § 1–4 mom., rubriken för 6 § och 6 § 1 mom., 7 § 1 och 2 mom., 9 och 10 §, 12 § 2 mom. 2 punkten, 13 § 2 mom. 1 och 4 punkten och 13 § 3 mom., 15 § 1 mom., 16 § 2 mom., 17 § 1 mom., 18 och 19 §, 21 § 1 och 4 mom. och 23 § som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
Lagen tillämpas på metro- och spårvägstrafik (*spårbunden stadstrafik*) samt på förvaltning av metrobannät och spårvägsnät, om inte något annat föreskrivs i någon annan lag.	Lagen tillämpas på metro- och spårvägstrafik (*spårbunden stadstrafik*) samt på *byggande, underhåll och administration av metrobannät och spårvägsnät. Bannätsförvaltare kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät.*
2 §	(2 § upphävs)
Definitioner	
I denna lag avses med *1) förvaltning av bannät byggande, underhåll och administration av metrobannät eller spårvägsnät,* *2) bannätsförvaltare en kommun, ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät,* *3) bedrivande av trafik bedrivande av trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät,* *4) trafikutövare en kommun, ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bo-*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
lag eller någon annan sammanslutning som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät, *5) verksamhetsutövare bannätsförvaltare och trafikutövare,* *6) säkerhetsstyrningssystem ett system som erbjuder ett systematiskt förfarande för identifiering av faror och förvaltning av risker och samtidigt säkerställer att de åtgärder genom vilka de identifierade farorna samt riskerna förvaltas är effektiva.*	
3 §	3 §
Krav på verksamhetsutövare	*Krav på bannätsförvaltare*
En verksamhetsutövare ska uppfylla följande krav: 1) verksamhetsutövaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem, 2) verksamhetsutövaren ska påvisa att säkerhetsstyrningssystemet fungerar så att verksamhetsutövaren kan trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet eller säkert bedrivande av trafik, 3) verksamhetsutövaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta, 4) de som har utsetts att sköta verksamhetsutövarens säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska uppfylla de föreskrivna behörighetskraven och vara yrkesmässigt kompetenta, 5) verksamhetsutövaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att verksamhetsutövaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, 6) verksamhetsutövaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.	En *bannätsförvaltare* ska uppfylla följande krav: 1) *bannätsförvaltaren* ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem, 2) *bannätsförvaltaren* ska *genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna* trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet, 3) *bannätsförvaltaren* ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta, 4) *bannätsförvaltaren* ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att *bannätsförvaltaren* förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, 5) *bannätsförvaltaren* ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
4 §	4 §
Närmare krav och begränsningar som gäller verksamhetsutövaren	*Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltaren*
Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens *eller trafikutövarens* operativa ledning.	Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning.
Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former förvalta och övervaka bannätet *eller av att under säkra former bedriva och övervaka trafiken*.	Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former förvalta och övervaka bannätet.
Verksamhetsutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 3 § 5 punkten, om	*Bannätsförvaltaren* uppfyller inte solvenskravet enligt 3 § 4 punkten, om
1) verksamhetsutövaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),	1) *bannätsförvaltaren* eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),
2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om	2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om
3) verksamhetsutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.	3) *bannätsförvaltaren* har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
5 §	5 §
Verksamhetsutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet	*Bannätsförvaltarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet*
Verksamhetsutövaren ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som verksamhetsutövaren bedriver. Anmälan ska innehålla verksamhetsutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska verksamhetsutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 3 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.	*Bannätsförvaltaren* ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som *bannätsförvaltaren* bedriver. Anmälan ska innehålla *bannätsförvaltarens* namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska *bannätsförvaltaren* i sin anmälan påvisa att kraven enligt 3 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.
Verksamhetsutövaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten och om överföring av förvaltningen av bannätet till en annan verksamhetsutövare.	*Bannätsförvaltaren* ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten och om överföring av förvaltningen av bannätet till en annan verksamhetsutövare.
Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om verksamhetsutövaren och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom den dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utsökningsregistret och beskattningens datasystem för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för myndighetstillsynen enligt 13 §.	Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om *bannätsförvaltaren* och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utsökningsregistret och beskattningens datasystem för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för myndighetstillsynen enligt 13 §.
Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ge verksamhetsutövaren möjlighet att inom skälig tid komplettera sin anmälan. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor.	Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ge *bannätsförvaltaren* möjlighet att inom skälig tid komplettera sin anmälan. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6 §	6 §
Verksamhetsutövarens ansvar	*Bannätsförvaltarens ansvar*
Verksamhetsutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har sam-	*Bannätsförvaltaren* svarar för *säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet* samt för förvaltningen av de risker som har sam-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
band med driften i fråga om den verksamhet som verksamhetsutövaren bedriver. Verksamhetsutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom. Verksamhetsutövarna ska vidta behövliga riskförvaltningsåtgärder och vid behov i samarbete med varandra.	band med driften *av bannätet* i fråga om den verksamhet som *bannätsförvaltaren* bedriver. *Bannätsförvaltaren* ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
7 §	7 §
Säkerhetsstyrningssystem	*Säkerhetsstyrningssystem*
Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem.	*Bannätsförvaltaren ska ha ett* ***säkerhetsstyrningssystem*** *som erbjuder ett systematiskt förfarande för identifiering av faror och förvaltning av risker och samtidigt säkerställer att de åtgärder genom vilka de identifierade farorna samt riskerna förvaltas är effektiva. Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom säkerhetsstyrningssystemet.*
Verksamhetsutövarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.	*Bannätsförvaltarens* verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8 §	(8 § upphävs)
Behörighetskrav och hälsoundersökning för dem som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom spårbunden stadstrafik	
Sådana säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt denna lag som direkt inverkar på säkerheten i den spårbundna stadstrafiken är *1) framförande av metrotåg eller spårvagn eller av fordon som används i underhållet av bannätet,* *2) trafikledning, om man genom den kan ingripa direkt i framförandet av ett trafikmedel enligt 1 punkten.* *Av den som utför säkerhetsrelaterade ar-*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
betsuppgifter krävs att han eller hon *1) är lämplig för uppgiften,* *2) har sådan hälsa som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,* *3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,* *4) är minst 18 år gammal.* *Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter får utföra nämnda uppgifter. Verksamhetsutövaren ska säkerställa att den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt 1 mom. genomgår en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av dessa uppgifter. Därefter ska den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter regelbundet genomgå läkarundersökning.* *Verksamhetsutövaren har rätt att överföra den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.* *I sin verksamhet svarar verksamhetsutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som föreskrivs med stöd av denna lag.* *Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska påvisa sin behörighet.*	
9 §	9 §
Trafikledning på bannätet	*Trafikledning på bannätet*
Trafikledningen på bannätet ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. Verksamhetsutövaren svarar för ordnandet av trafikledningstjänster. Bannätsförvaltaren svarar	Trafikledningen på bannätet ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. För ordnandet av trafikledningstjänster svarar *ett kommunalt affärsverk, ett bolag eller någon*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
för trafikledningen när flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet. Verksamhetsutövaren kan själv ordna trafikledningstjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.	*annan sammanslutning eller en bannätsförvaltare som bedriver spårbunden stadstrafik och agerar som verksamhetsutövare*. Bannätsförvaltaren svarar för trafikledningen alltid när flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet. En *verksamhetsutövare som avses i denna paragraf* kan själv ordna trafikledningstjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.
10 §	10 §
Register över spårbunden stadstrafik	***Register***
Trafiksäkerhetsverket för ett register över spårbunden stadstrafik i fråga om metro- och spårvägstrafik. Verket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser.	Trafiksäkerhetsverket för ett register över *metrobannätet och spårvägsnätet*. Verket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser.
I registret antecknas verksamhetsutövarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som verksamhetsutövaren lämnat med stöd av 5 §.	I registret antecknas *bannätsförvaltarens* namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som bannätsförvaltaren lämnat med stöd av 5 §.
Verksamhetsutövaren ska ge in uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.	*Bannätsförvaltaren* ska ge in uppgifterna via *gränssnittet* eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.	Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.
12 §	12 §
Tillsyn	*Tillsyn*
Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över	Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) att säkerhetsstyrningssystemen hos bannätsförvaltare *och trafikutövare* överensstämmer med kraven och deras prestationsförmåga,	2) att säkerhetsstyrningssystemen hos bannätsförvaltare överensstämmer med kraven och deras prestationsförmåga,

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
13 §	13 §
Utförande av myndighetstillsynen	*Utförande av myndighetstillsynen*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att	Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att
1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter, och detta med tanke på *att* tillsynen är motiverat, få tillträde till bannätsförvaltares, *trafikutövares* och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur,	1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter, och detta med tanke på tillsynen är motiverat, få tillträde till bannätsförvaltares och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
4) granska *verksamhetsutövarens* för tillsynsuppdraget behövliga uppgifter i anknytning till den spårbundna stadstrafiken.	4) granska för tillsynsuppdraget *nödvändiga uppgifter som innehas eller används av bannätsförvaltaren*.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i den spårbundna stadstrafiken och *kraven på bedrivandet av trafik*. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).	Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i *kraven på* den spårbundna stadstrafiken. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).
15 §	15 §
Anmälan om olyckor och olyckstillbud	*Anmälan om olyckor och olyckstillbud*
Verksamhetsutövaren ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om allvarliga olyckor samt om andra olyckor och olyckstillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa och som verksamhetsutövaren fått kännedom om. *Be-*	*En verksamhetsutövare* som avses ovan i 9 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om allvarliga olyckor samt om andra olyckor och olyckstillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa och som verksamhetsutö-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
stämmelser om skyldigheten att underrätta Olycksutredningscentralen om olyckor och tillbud finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.	varen fått kännedom om.
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
16 §	16 §
Användning av information om olyckor eller olyckstillbud	*Användning av information om olyckor eller olyckstillbud*
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
Verksamhetsutövaren får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt olyckstillbud som de känner till.	En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt olyckstillbud som de känner till.
17 §	17 §
Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik	*Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik*
Verksamhetsutövaren får för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikationen i anslutning till den spårbundna stadstrafikens trafiksäkerhet och trafikledning får inte användas för annan kommunikation.	*En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 §* får för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikationen i anslutning till den spårbundna stadstrafikens trafiksäkerhet och trafikledning får inte användas för annan kommunikation.
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — —
18 §	18 §
Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar	*Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar*
Verksamhetsutövaren ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar.	*Bannätsförvaltaren* ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Verksamhetsutövaren ska på det sätt som dess verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.	*Bannätsförvaltaren* ska på det sätt som dess verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. *Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.*
19 §	19 §
Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet	*Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet*
Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en verksamhetsutövare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne handlar i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Bestämmelser om dessa finns i viteslagen (1113/1990).	Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en *bannätsförvaltare* att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne handlar i strid med denna lag eller *bestämmelser eller* föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Bestämmelser om dessa finns i viteslagen (1113/1990).
Om verksamhetsutövaren inte uppfyller kraven enligt 3 §, ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 5 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera verksamhetsutövaren en möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka verksamhetsutövaren ämnar se till att kraven uppfylls. Om verksamhetsutövaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda verksamhetsutövaren att fortsätta med sin verksamhet tills vidare eller för en viss tid, om bristen med tanke på verksamhetens säkerhet kan anses vara väsentlig. Om bristen är ringa, kan verket bestämma en ny frist för avhjälpande av bristen, som inte får vara kortare än två	Om *bannätsförvaltaren* inte uppfyller kraven enligt 3 §, ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 5 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera *bannätsförvaltaren* en möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka *bannätsförvaltaren* ämnar se till att kraven uppfylls. Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda *bannätsförvaltaren* att fortsätta med sin verksamhet tills vidare eller för en viss tid, om bristen med tanke på verksamhetens säkerhet kan anses vara väsentlig. Om bristen är ringa, kan verket bestämma en ny frist för avhjälpande av bristen, som inte får vara kortare än två veckor.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
veckor.	
21 §	21 §
Årsavgift	*Årsavgift*
Varje verksamhetsutövare ska till Trafiksäkerhetsverket i årsavgift *för den spårbundna stadstrafiken* betala 40 000 euro per år. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för registerföring i anslutning till den spårbundna stadstrafiken och för andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.	En verksamhetsutövare *som avses ovan i 9 §* ska betala 40 000 euro i årsavgift till Trafiksäkerhetsverket. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för *föring av verkets register som avses i 10 § och det register som avses i VI avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice och för verkets* andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Den årliga tillsynsavgiften är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen tas en årlig dröjsmålsränta ut på det obetalda beloppet enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Trafiksäkerhetsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta.	*Årsavgiften* är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen tas en årlig dröjsmålsränta ut på det obetalda beloppet enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Trafiksäkerhetsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta.
23 §	23 §
Straffbestämmelser	*Straffbestämmelser*
Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet *1) bedriver spårbunden stadstrafik utan sådana förutsättningar som avses i denna lag, eller* 2) obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till,	Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till, ska dömas till *böter för* ***brott mot lagstiftningen om spårbunden stadstrafik****, såvida inte gärningen är ringa eller strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ska, om inte gärningen är ringa eller strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot lagstiftningen om spårbunden stadstrafik dömas till böter.	
Den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som har förenats med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning.	
Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri, grovt rattfylleri, fylleri i tågtrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet och smitning i vägtrafik finns i 23 kap. i strafflagen. Bestämmelser om straff för dödsvållande, grovt dödsvållande, vållande av personskada och framkallande av fara finns i 21 kap. i strafflagen.	
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

26.

Lag

om ändring av 1 och 3 § i lagen om inteckning i luftfartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928) 1 § 1 mom. och 3 §, sådana de lyder i lag 596/1964, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 §	1 §
Luftfartyg, som är registrerat i Finland eller antecknat i bihanget till luftfartygsregistret, må intecknas till säkerhet för fullgörande av förbindelse å visst penningbelopp.	Luftfartyg, som är registrerat i Finland eller antecknat i *trafik- och transportregistret*, får intecknas till säkerhet för fullgörande av förbindelse till ett visst penningbelopp.
3 §	3 §
Ärenden angående inteckning i luftfartyg handläggas av den myndighet, på vilken det ankommer att föra luftfartygsregistret. Anteckningar rörande dylika ärenden skola göras i sagda register eller i fråga om luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, i registerbihanget. Registreras i bihanget antecknat fartyg, skall i bihanget gjord anteckning om inteckning, som fastställts i fartyget, överföras till luftfartygsregistret.	Ärenden som gäller inteckning i luftfartyg handläggs av den myndighet *som ska föra trafik- och transportregistret. Anteckningar om sådana ärenden ska göras i det registret.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

27.

Lag

om ändring av 3 b och 12 § i lagen om förarexamensverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 3 b § 5 punkten och 12 §, sådana de lyder, 3 b § 5 punkten i lag 73/2015 och 12 § i lag 1295/2009, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 b §	3 b §
Avtal om förarexamensverksamhet	*Avtal om förarexamensverksamhet*
I ett avtal om förarexamensverksamhet ska utöver vad som bestäms i 3 a § 3 mom. dessutom avtalas om	I ett avtal om förarexamensverksamhet ska utöver vad som bestäms i 3 a § 3 mom. dessutom avtalas om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5) det förfarande som ska iakttas när fordonstrafikregistret används och uppgifter registreras i detta samt hur det dataskydd och den datasäkerhet som krävs av serviceproducenten ska påvisas,	5) det förfarande som ska iakttas när *trafik- och transportregistret* används och uppgifter registreras i detta samt hur det dataskydd och den datasäkerhet som krävs av serviceproducenten ska påvisas,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
12 §	12 §
Personregisteruppgifter	*Personregisteruppgifter*
Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna få de uppgifter ur straffregistret som behövs för fastställande av att de tillförlitlighetskrav som ställs på en förarexamensmottagare eller en person som tar emot förarexamina och körtillståndsproven uppfylls *samt att ur fordonstrafikregistret få de uppgifter som behövs för ordnande av den förarexamensverksamhet som avses i denna lag.*	Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna få de uppgifter ur straffregistret som behövs för fastställande av att de tillförlitlighetskrav som ställs på en förarexamensmottagare eller en person som tar emot förarexamina och körtillståndsproven uppfylls.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

28.

Lag

om ändring av 1 och 6 § i lagen om beskattning av rederibolag och redare

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om beskattning av rederibolag och redare (273/1983) 1 § och 6 § 2 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 §	1 §
Stadgandena i denna lag iakttages vid beskattningen av rederibolag och dess redare, då bolaget bildats av samfund som bedriver affärsrörelse och till bolagets anläggningstillgångar hör ett enda fartyg som används i handelssjöfart och som är antecknat i fartygsregister i Finland.	*Bestämmelserna* i denna lag iakttas vid beskattningen av rederibolag och dess redare, då bolaget bildats av samfund som bedriver affärsrörelse och till bolagets anläggningstillgångar hör ett enda fartyg som används i handelssjöfart och som är antecknat i *Finland i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.*
6 §	6 §
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Lagen tillämpas på rederibolag, bildade av samfund som idkar affärsrörelse, i de fall då bolaget bildats och det bolaget tillhöriga fartyget antecknats i fartygsregistret i redarnas namn år 1983 eller senare.	Lagen tillämpas på rederibolag, bildade av samfund som idkar affärsrörelse, i de fall då bolaget bildats och det *fartyg som tillhör bolaget antecknats i trafik- och transportregistret eller i fartygsregistret* i redarnas namn år 1983 eller senare.

Denna lag träder i kraft den 20 .

29.

Lag

om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 11 § 1 mom., sådant det lyder i lag 914/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
11 §	11 §
Exceptionell teknisk uppfinning	*Exceptionell teknisk uppfinning*
Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan marin utrustning som betraktas som en exceptionell teknisk uppfinning placeras ombord på ett fartyg trots att utrustningen inte uppfyller kraven i 4 § 1 mom. En förutsättning är att tillverkaren av utrustningen eller dennes behöriga representant påvisar för Trafiksäkerhetsverket att utrustningen är minst lika effektiv som marin utrustning som har försetts med rattmärke och som är avsedd för motsvarande bruk. Trafiksäkerhetsverket kan på bekostnad av tillverkaren eller dennes behöriga representant anlita utomstående provnings- eller kontrolltjänster eller andra tjänster för att påvisa motsvarande effektivitet. Det som föreskrivs ovan i detta moment tillämpas också på fartyg som överförs till fartygsregistret i Finland från registret i en medlemsstat i Europeiska unionen.	Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan marin utrustning som betraktas som en exceptionell teknisk uppfinning placeras ombord på ett fartyg trots att utrustningen inte uppfyller kraven i 4 § 1 mom. En förutsättning är att tillverkaren av utrustningen eller dennes behöriga representant påvisar för Trafiksäkerhetsverket att utrustningen är minst lika effektiv som marin utrustning som har försetts med rattmärke och som är avsedd för motsvarande bruk. Trafiksäkerhetsverket kan på bekostnad av tillverkaren eller dennes behöriga representant anlita utomstående provnings- eller kontrolltjänster eller andra tjänster för att påvisa motsvarande effektivitet. Det som föreskrivs ovan i detta moment tillämpas också på fartyg som överförs till *trafik- och transportregistret eller till det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland* från registret i en medlemsstat i Europeiska unionen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

30.

Lag

om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006) 8 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1334/2009, samt

ändras 5 § 1 mom., sådant det lyder i lag 1334/2009, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
5 §	5 §
Sjömansregistret	*Sjömansregistret*
För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden ska kunna registreras på ett tillförlitligt sätt ska Trafiksäkerhetsverket föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg.	För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden ska kunna registreras på ett tillförlitligt sätt ska Trafiksäkerhetsverket *som en del av det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017)* föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
8 §	(8 § upphävs)
Behandling av uppgifter i sjömansregistret	
Sjömansregistret omfattas av lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). På behandlingen av personuppgifter i sjömansregistret och på den registrerades rättigheter tillämpas personuppgiftslagen.	
Trafiksäkerhetsverket har rätt att ta ut en avgift för utdrag ur sjömansregistret. Avgiften fastställs i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Trafiksäkerhetsverket får ta ut ersättning för lämnande av information om den som ber om uppgiften endast om det har förflutit mindre än ett år sedan vederbörande senast fick ett utdrag med sina uppgifter ur registret.	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
De uppgifter som registrerats i sjömansregistret bevaras i 50 år från registreringen.	

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

31.

Lag

om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) 9 § 4 mom. samt ändras 3 § 3 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 §	3 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
3) *sjömansläkare* läkare som avses i lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009),	3) ***sjömansläkare*** *en sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017)*,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
9 §	9 §
Läkarintyg för fartygspersonal	*Läkarintyg för fartygspersonal*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Social- och hälsovårdsministeriet fastställer formuläret för läkarintyg för fartygspersonal efter att ha hört delegationen för sjömansärenden.	(4 momenten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

32.

Lag

om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 3 § 3 och 4 mom., 16–21 §, 22 § 2 mom., 24 §, 33 § 2 mom. och 39 § 4, 5 och 7 punkten, av dem 3 § 3 och 4 mom., 16–18 §, 22 § 2 mom., 33 § 2 mom. och 39 § 5 punkten sådana de lyder i lag 95/2013, 19 och 21 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 95/2013 och 20 § sådan den lyder i lag 878/2014, samt

ändras 1 § 1 mom., rubriken för 2 kap., 5 § 4 mom., 15 §, rubriken för 33 § och 41 § 1 mom., av dem 5 § 4 mom. och rubriken för 33 § sådana de lyder i lag 95/2013, 15 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1321/2011 och 95/2013 samt 41 § 1 mom., sådant det lyder i lag 878/2014, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 kap.	1 kap.
Allmänna bestämmelser	**Allmänna bestämmelser**
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
I denna lag föreskrivs om fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning.	I denna lag föreskrivs om fartygsbemanning och vakthållning
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3 §	3 §
Hänvisningar till annan lagstiftning	*Hänvisningar till annan lagstiftning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om sjömansregistret finns i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006).	(3 momenten upphävs)
Bestämmelser om behörighetsbevis som hänför sig till användningen av fartygs radiostationer och om kompetensbevis för radiokommunikation finns i lagen om radiofrekvenser och teleutrustningar (1015/2001).	(4 momenten upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 kap.	2 kap.
Fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning	***Fartygsbemanning och vakthållning***
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
5 §	5 §
Betryggande bemanning	*Betryggande bemanning*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om bemanningen av fritidsbåtar, hyresbåtar och fartyg i inrikes fart samt om behörighetskrav för fartygspersonal som hänför sig till sådan bemanning.	Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om bemanningen av fritidsbåtar, hyresbåtar och fartyg i inrikes fart.
15 §	15 §
Behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt behörighetsbevis för radiooperatörer	*Behörighetsbrev* ***för nöjesfartygs befälhavare***
De som arbetar ombord på ett fartyg ska ha den behörighet som anges i denna lag och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet.	(1 momenten upphävs)
Maskinbefäl ska på motorfartyg ha ett sådant behörighetsbrev som krävs för motorfartyg och på ångfartyg ett sådant behörighetsbrev som krävs för ångfartyg.	(2 momenten upphävs)
Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av lagen om radiofrekvenser och teleutrustningar utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga. Behörighetsbevis utfärdas av Kommunikationsverket i enlighet med Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente.	(3 momenten upphävs)
Trafiksäkerhetsverket fastställer närmare de områden och förhållanden under vilka det krävs behörighetsbrev som berättigar till användning av radiostation och godkänner de fartygsspecifika behörighetsvillkoren.	(4 momenten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
Nöjesfartygs befälhavare ska ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.	Nöjesfartygs befälhavare ska ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt
Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad framför hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.	(6 momenten upphävs)
När ett finskt fartyg har bortfraktats åt en utlänning för att användas i trafik mellan de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet på sådana villkor att den utländska befraktaren kan bestämma om fartygets användning för sjöfart, ska fartygets befälhavare inneha ett behörighetsbrev, vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis enligt denna lag. Den övriga fartygspersonalen ska inneha ett sådant behörighetsbrev, vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis som deras respektive uppgifter förutsätter.	(7 momenten upphävs)
Förpliktelserna enligt rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, nedan direktivet om båtförarcertifikat, rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, nedan direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis, och rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis, nedan direktivet om varutransporter på vattenvägar, är i kraft i Finland. På fartygsbefälhavare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte bestämmelserna om villkoren för att erhålla förarbevis, kraven på rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller examenskrav i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om varutransporter på vattenvägar.	(8 momenten upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
16 § *Ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet* *Behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet ska sökas skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och den utredning som behövs för utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.* *Närmare bestämmelser om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet utfärdas genom förordning av statsrådet.*	(16 § upphävs)
17 § *Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet* *Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet. För utfärdandet av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det att sökandens ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfyller de behörighetsvillkor som gäller för behörighetsbrevet eller certifikatet.* *Uppgifter om utfärdade, återkallade, förkomna och förstörda behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förs in i sjömansregistret.* *För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen, sjöarbetskonventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, fiskefartygsdirektivet och Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och deras giltighetstid samt om behörighets- och specialbehörighetsvillkor.* *Närmare bestämmelser om de behövliga*	(17 § upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
nationella behörighetsbreven och deras giltighetstid samt om behörighetsvillkoren utfärdas genom förordning av statsrådet. *Trafiksäkerhetsverket fastställer formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis.* *Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter för genomförande av IMO:s riktlinjer och rekommendationer i anknytning till behörigheter och specialbehörigheter samt för genomförande av resolutioner antagna inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa i anknytning till behörighetsbrev samt om förfarandet för sökande och beviljande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.*	
18 §	(18 § upphävs)
Specialbehörigheter och alternativa behörighetsbrev samt specialutbildning	
Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna. *De som arbetar ombord på fiskefartyg ska ha säkerhetsutbildning. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om säkerhetsutbildning för personer som arbetar ombord på fiskefartyg samt om kraven gällande specialutbildning, specialbehörighet och förtrogenhetsutbildning enligt fartygstypen på passagerarfartyg och tankfartyg och enligt fartygspersonalens arbetsuppgifter samt om den utbildning som krävs för däcksmans behörighetsbrev.* *För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om alternativa behörighetsbrev samt om säkerhets-, brandbekämpnings- och sjukvårdsutbildning.*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
19 §	(19 § upphävs)
Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet	
Behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet gäller för viss tid eller tills vidare. För genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om giltighetstider för behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Närmare bestämmelser om giltighetstiderna för de nationella behörighetsbreven utfärdas genom förordning av statsrådet. *När behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet förnyas ska innehavaren av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet lägga fram utredning om att han eller hon har bibehållit sin yrkeskompetens. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utredning om bevarad yrkeskompetens.* *Ett förkommet eller förstört behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet kan förnyas utan att utredning läggs fram över hälsotillstånd och upprätthållen yrkeskompetens. Ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats i stället för ett förkommet eller förstört behörighetsbrev eller certifikat ska gälla den tid som det ursprungliga dokumentet var giltigt.* *Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om den specialutbildning, utbildning ombord på fartyg och arbetserfarenhet som krävs för förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.*	
20 §	(20 § upphävs)
Återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis	
Trafiksäkerhetsverket ska för viss tid eller	

Gällande lydelse *Förslagen lydelse*

helt och hållet återkalla ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som det har utfärdat, om innehavaren

1) i väsentlig grad eller upprepade gånger har brutit mot bestämmelserna eller föreskrifterna om sjöfart,

2) genom sin verksamhet i övrigt har visat allmän likgiltighet för bestämmelserna eller föreskrifterna,

3) inte längre uppfyller villkoren för erhållande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.

Trafiksäkerhetsverket kan för viss tid eller helt och hållet återkalla ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som det har utfärdat, om innehavaren på något annat än i 1 mom.1 punkten avsett sätt bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna om sjöfart eller på något annat sätt genom sin verksamhet äventyrar fartygstrafikens säkerhet.

Gränsbevakningsväsendet, polisen eller Tullen ska frånta innehavaren ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som Trafiksäkerhetsverket utfärdat, om det finns skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen (39/1889), och utan dröjsmål ge in det till Trafiksäkerhetsverket, som utan dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.

Ett återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 1 mom. 1 och 2 punkten och 2 mom. utfärdas för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är, dock för högst tolv månader, eller helt och hållet. Ett återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 3 mom. gäller till dess domstolen med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen (674/1994) har avgjort frågan om förlust av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis.

Trafiksäkerhetsverkets beslut om återkal-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
lande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis träder i kraft genast. Behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset ska då omedelbart överlåtas till Trafiksäkerhetsverket. *Innan Trafiksäkerhetsverket fattar ett i 1–3 mom. avsett beslut, ska det ge den person vars behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis det överväger att återkalla tillfälle att bli hörd, om det inte är fråga om ett sådant brådskande fall där hörandet i väsentlig grad skulle äventyra sjöfartens säkerhet. Om det är fråga om ett brådskande fall, kan Trafiksäkerhetsverket i fall som avses i 1 och 2 mom. omedelbart omhänderta behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.* *Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål lämna tillbaka behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset om det inte återkallas enligt 2 eller 3 mom.*	
21 §	(21 § upphävs)
Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat	
Trafiksäkerhetsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 15 § avsett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med beviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, förste maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller handha lastoperationer på tankfartyg. En förutsättning för utfärdande av ett kompetensbevis är att ett giltigt och äkta behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i STCW-konventionen av en myndighet	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
i en part i konventionen. *Kompetensbevis för befattningen som fartygets befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare kan dock beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland till den del den har betydelse för befattningen.* *Uppgifter om utfärdade och återkallade kompetensbevis förs in i sjömansregistret.* *För genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om erkännande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat och om återkallande av erkännandet.* *Trafiksäkerhetsverket får tillåta att sjöfarare arbetar ombord på finska fartyg i högst tre månader utan ett erkänt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet, om sjöfararen innehar ett giltigt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en part i STCW-konventionen i enlighet med konventionens bestämmelser och som berättigar till arbete i befattningen i fråga och ansökan av erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet har gjorts, om inte arbetandet äventyrar fartyget, miljön eller människoliv.*	
22 §	22 §
Förvaring och uppvisande av certifikat och handlingar	*Förvaring och uppvisande av certifikat och handlingar*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis ska förvaras i original ombord på det fartyg där innehavaren av dokumentet arbetar. Innehavaren ska visa upp behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet och kompetensbeviset om en behörig myndighet kräver det.	(2 momenten upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
24 §	(24 § upphävs)
Befälhavarens minimiålder	
Den som är befälhavare på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år. Befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.	
33 §	33 §
Gränserna för fartområden i inrikes fart samt meddelanden som ska sändas	*Gränserna för fartområden i inrikes fart samt meddelanden som ska sändas*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket ska sända de meddelanden som krävs enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer eller andra parter i STCW-konventionen. Närmare bestämmelser om meddelandena utfärdas genom förordning av statsrådet.	(2 momenten upphävs)
39 §	39 §
Sjöfartsförseelse	*Sjöfartsförseelse*
Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet	Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) bryter mot bestämmelserna om behörighetsvillkor i 15 §,	(4 punkten upphävs)
5) bryter mot skyldigheten enligt 22 § att förvara eller visa upp bemanningscertifikat, behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis,	(5 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
7) bryter mot bestämmelserna om befälhavarens minimiålderskrav i 24 §,	(7 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
6 kap.	6 kap.
Ändringssökande och verkställighet	**Ändringssökande**
41 §	41 §
Ändringssökande	*Ändringssökande*
Beslut av Trafiksäkerhetsverket i ärenden enligt 20 § samt i ärenden som gäller återkallande av certifiering enligt 28 § får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).	Beslut av Trafiksäkerhetsverket i ärenden som gäller återkallande av certifiering enligt 28 § får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen *med iakttagande av* förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Denna lag träder i kraft den 20 .

33.

Lag

om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 2 § 7 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
7) *register* det fordonstrafikregister som avses i lagen om *fordonstrafikregistret (541/2003)*,	7) *register* det *trafik- och transportregister* som avses i lagen *om transportservice (320/2017)*,
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

34.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) 2 § 1 mom. 4, 6 och 7 punkten, av dem 2 § 1 mom. 7 punkten sådan den lyder i lag 74/2015, samt

fogas till 2 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 74/2015, nya 4 a- och 8 a-punkter som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Uppgifter	*Uppgifter*
Trafiksäkerhetsverket ska	Trafiksäkerhetsverket ska
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) sörja för uppgifter i anslutning till trafikmarknaden inom sitt verksamhetsområde,	4) sörja för uppgifter i anslutning till trafikmarknaden, *främjande av mobilitetstjänster och utveckling av trafiksystemet* inom sitt verksamhetsområde,
(4 a punkten fogas)	*4 a) främja digitalisering i anslutning till trafiken och trafikmarknaden samt möjliggöra genomförandet av experiment, forskning och innovationer i anslutning till trafik och transport,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
6) sörja för ordnandet av förarexamina och sköta beskattnings- och registreringsuppgifter samt informationstjänstuppgifter inom sitt verksamhetsområde,	6) *sköta intecknings-, beskattnings-* och registreringsuppgifter samt informationstjänstuppgifter inom sitt verksamhetsområde,
7) bevilja körkort och utfärda de tillstånd, godkännanden och andra beslut som krävs inom verksamhetsområdet,	7) utfärda de tillstånd, godkännanden och andra beslut som krävs inom verksamhetsområdet *och sörja för ordnandet av bedömningen av behörigheter*,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
(8 a punkten fogas)	*8 a) sköta de uppgifter som tilldelats verket i anslutning till prissättning av transporter,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

35.

Lag

om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 10 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
10 §	10 §
Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan	*Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan*
Ett bolag vars passagerarfartyg är inskrivet i det finska fartygsregistret ska upprätta ett system för personlistor, om bolaget i enlighet med 5 § ska räkna och anmäla antalet personer ombord på passagerarfartyget eller i enlighet med 6 § ska anteckna och anmäla de ombordvarandes personuppgifter. På samma eller liknande rutter får det inte användas olika system utan särskilda skäl.	Ett bolag vars passagerarfartyg är inskrivet i det *trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland* ska upprätta ett system för personlistor, om bolaget i enlighet med 5 § ska räkna och anmäla antalet personer ombord på passagerarfartyget eller i enlighet med 6 § ska anteckna och anmäla de ombordvarandes personuppgifter. På samma eller liknande rutter får det inte användas olika system utan särskilda skäl.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

36.

Lag

om ändring av 23 och 24 § i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010) 23 § 1 mom. 2 punkten och 24 § 1 mom. 3 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
23 §	23 §
Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter	*Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter*
Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för drivandet av och ändamålet med registret:	Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för drivandet av och ändamålet med registret:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) av de myndigheter som för fartygsregister: uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,	2) av de myndigheter som för *register över fartyg*, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
24 §	24 §
Utlämnande av uppgifter som innehåller personuppgifter	*Utlämnande av uppgifter som innehåller personuppgifter*
Trots 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får sådana uppgifter i registret som innehåller personuppgifter lämnas ut i form av kopior och utskrifter eller med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt	Trots 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får sådana uppgifter i registret som innehåller personuppgifter lämnas ut i form av kopior och utskrifter eller med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) till Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och upprätthållande av fartygsregister,	3) till Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och upprätthållande av *trafik- och transportregistret*,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

37.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i sjölagen (674/1994) 15 kap. 26–28 § sådana de lyder i lag 77/2015, samt

ändras 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 1 § 4 mom. 2 punkten, 2 §, 4 § 1 mom., 6 §, 2 kap. 1 §, 4 kap. 1 § 2 mom., 5 kap. 1 § 1 mom., 14 § 3 mom., 15 § 1 mom. 5 punkten, 10 a kap. 6 § och 8 § 1 mom., 11 a kap. 7 § 1 mom. samt 15 kap. 24 § 1 mom., av dem 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 1 kap. 1 § 4 mom. 2 punkten och 11 a kap. 7 § 1 mom. sådana de lyder i lag 860/2016, 4 kap. 1 § 2 mom. sådant det lyder i lag 234/1995, 10 a kap. 6 § sådan den lyder i lag 686/2008, 10 a kap. 8 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1688/2009 samt 15 kap. 24 § 1 mom. sådant det lyder i lag 249/2017, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
I AVDELNINGEN	I AVDELNINGEN
FARTYG	**FARTYG**
1 kap.	1 kap.
Allmänna stadganden om fartyg	**Allmänna stadganden om fartyg**
1 §	1 §
Ett fartygs nationalitet	*Ett fartygs nationalitet*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om	I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland.	4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i *det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om	I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i far-	2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i *det*

tygsregistret i Finland,	*trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2 §	2 §
Fartygs registrering	*Fartygs registrering*
Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart skall vara infört i fartygsregistret enligt fartygsregisterlagen (512/93).	Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart ska vara infört i *trafik- och transportregistret i enlighet med lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland i enlighet med lagen om fartygsregister (512/1993)*.
4 §	4 §
Ett fartygs hemort	*Ett fartygs hemort*
Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i fartygsregistret.	Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i *trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
6 §	6 §
Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse	*Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse*
Har någon överlåtit ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera och har den, till vilken den senare överlåtelsen skedde fått sitt förvärv inskrivet i fartygsregistret är en tidigare överlåtelse utan verkan mot honom, om hans förvärv skedde i god tro och mot vederlag.	*Om någon överlåter* ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera, och om den till vilken den senare överlåtelsen skedde *har* fått sitt förvärv *antecknat i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*, är en tidigare överlåtelse utan verkan mot *förvärvaren* om *förvärvet* skedde i god tro och mot vederlag.
2 kap.	2 kap.
Fartygs registrering	**Fartygs registrering**

1 §	1 §
Fartygs registrering i fartygsregistret	*Fartygs registrering i **trafik- och transportregistret och i fartygsregistret***
Om fartygs registrering stadgas i fartygsregisterlagen.	Bestämmelser om fartygs registrering *finns i lagen om transportservice och i lagen om fartygsregister*.
4 kap.	4 kap.
Kvarstad på fartyg	**Kvarstad på fartyg**
1 §	1 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Stadgandena i kapitlet gäller fartyg som är införda i det finska fartygsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister.	*Bestämmelserna* i kapitlet gäller fartyg som är införda i det *trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket, det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland* eller ett motsvarande utländskt register.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
II AVDELNINGEN	II AVDELNINGEN
REDERI	**REDERI**
5 kap.	5 kap.
Partrederi	**Partrederi**
1 §	1 §
Kapitlets tillämpningsområde	*Kapitlets tillämpningsområde*
Stadgandena i detta kapitel tillämpas då två eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget i fartygsregistret infört fartyg.	*Bestämmelserna* i detta kapitel tillämpas då två eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget *fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

14 §

En redares ansvar

— — — — — — — — — — — — — — —

Den som har överlåtit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i fartygsregistret. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

14 §

En redares ansvar

— — — — — — — — — — — — — — —

Den som har överlåtit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i *trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

15 §

Upplösning av ett partrederi

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

— — — — — — — — — — — — — — —

5) när partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts ur fartygsregistret.

— — — — — — — — — — — — — — —

15 §

Upplösning av ett partrederi

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

— — — — — — — — — — — — — — —

5) partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts *ur trafik- och transportregistret eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*.

— — — — — — — — — — — — — — —

III AVDELNINGEN

ANSVAR

10 a kap.

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

6 §

Försäkringsplikt för finska fartyg

Den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i det finska fartygsregistret och har en bruttodräktighet som överstiger 1 000 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller inneha någon annan ekonomisk säkerhet som

III AVDELNINGEN

ANSVAR

10 a kap.

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

6 §

Försäkringsplikt för finska fartyg

Den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i det *trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland* och *som* har en bruttodräktig-

täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan fördragsslutande stat, intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

8 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående den försäkring eller ekonomisk säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

— — — — — — — — — — — — — — —

11 a kap.

Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

7 §

Certifikat över försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte har registrerats i någon stat som är part i Nairobikonventionen.

— — — — — — — — — — — — — — —

het som överstiger 1 000 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller inneha någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan fördragsslutande stat, intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

8 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat *över den* försäkring eller *ekonomiska* säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i *trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

— — — — — — — — — — — — — — —

11 a kap.

Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

7 §

Certifikat över försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört *i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte har registrerats i någon stat som är part i Nairobikonventionen.

— — — — — — — — — — — — — — —

IV AVDELNINGEN	IV AVDELNINGEN
AVTAL OM BEFORDRAN TILL SJÖSS	**AVTAL OM BEFORDRAN TILL SJÖSS**
15 kap.	15 kap.
Befordran av passagerare och resgods	**Befordran av passagerare och resgods**
24 §	24 §
Certifikat angående försäkring eller säkerhet	*Certifikat angående försäkring eller säkerhet*
Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4 a i bilaga I till Atenförordningen till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.	Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat *över giltighetstiden* för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4 a i bilaga I till Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i *trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland*. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
26 §	(26 § upphävs)
Tillsyn över passagerarnas rättigheter	
Trafiksäkerhetsverket är behörigt organ enligt artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. I fråga om behörigheten för konsumentombudsmannen, konsumenttvistenämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) att utöva tillsyn över efterlevnaden av konsumentskyddslagstiftningen gäller vad som föreskrivs särskilt.	
27 §	(27 § upphävs)
Sanktioner vid tillsynen över passagerarnas rättigheter	
Utöver vad som annanstans i lag föreskrivs om konsumentmyndigheternas rätt att bestämma påföljder kan Trafiksäkerhetsverket	

förbjuda transportörer, terminaloperatörer, researrangörer, resebyråer och biljettutfärdare att handla i strid med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, eller ålägga den som handlat i strid med förordningen att ändra eller rätta till bristerna i sin verksamhet så att den överensstämmer med kraven i förordningen. Förbudet och åläggandet gäller till dess bristerna har avhjälpts. Trafiksäkerhetsverket kan förena ett förbud eller ett åläggande med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

28 §

(28 § upphävs)

Sökande av ändring i Trafiksäkerhetsverkets beslut

I Trafiksäkerhetsverkets beslut enligt 27 § får ändring sökas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Beslutet får verkställas genast även om det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat har bestämts i beslutet eller om inte den myndighet där ändring sökts bestämmer något annat.

Denna lag träder i kraft den 20 .

38.

Lag

om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) det inledande stycket i 4 § 1 mom., 5 § 2 och 3 mom. och 17 § 1 mom. 4 punkten, av dem det inledande stycket i 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 967/2008 och 17 § 1 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 1317/2009, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
4 §	4 §
Inskrivning i handelsfartygsförteckningen	*Inskrivning i handelsfartygsförteckningen*
Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i det finska fartygsregistret införda	Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i *Finland registrerade*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5 §	5 §
Avförande ur handelsfartygsförteckningen	*Avförande ur handelsfartygsförteckningen*
Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra fartygets finska ägare eller den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland, om avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska fartygsregistret. Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra den som för fartygsregistret på Åland, om avförandet gäller ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret och avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska fartygsregistret.	Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra fartygets finska ägare eller den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland, om avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska *registret*. Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra den som för fartygsregistret på Åland, om avförandet gäller ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret och avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska *registret.*

17 §	17 §
Stödmyndighetens rätt att få uppgifter	*Stödmyndighetens rätt att få uppgifter*
Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att	Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) av Skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få behövliga uppgifter om löner för arbete till sjöss,	*4) av Trafiksäkerhetsverket för utredning och kontroll av förutsättningarna för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och beviljande av stöd enligt denna lag få uppgifter om fartygs besiktning och be-manning och om registeranteckningar som gäller fartygen.*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

39.

Lag

om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjömanspensioner (1290/2006) 139 § 1 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 296/2015, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
139 §	139 §
Anmälningar som krävs för ordnandet och skötseln av pensionsskydd	*Anmälningar som krävs för ordnandet och skötseln av pensionsskydd.*
För ordnandet och skötseln av pensionsskydd ska arbetsgivaren anmäla sina identifieringsuppgifter till pensionskassan och göra en månadsanmälan till pensionskassan separat för var och en av de arbetstagare som varit anställda hos arbetsgivaren under kalendermånaden. Månadsanmälan till pensionskassan ska göras senast den 10 dagen i den andra kalendermånaden efter arbetsmånaden och i anmälan ska i enlighet med pensionskassans anmälningsförfarande uppges	För ordnandet och skötseln av pensionsskydd ska arbetsgivaren anmäla sina identifieringsuppgifter till pensionskassan och göra en månadsanmälan till pensionskassan separat för var och en av de arbetstagare som varit anställda hos arbetsgivaren under kalendermånaden. Månadsanmälan till pensionskassan ska göras senast den 10 dagen i den andra kalendermånaden efter arbetsmånaden och i anmälan ska i enlighet med pensionskassans anmälningsförfarande uppges
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) arbetstagarens tjänsteställning i Trafiksäkerhetsverkets sjömansregister vid utgången av kalendermånaden.	4) arbetstagarens tjänsteställning i Trafiksäkerhetsverkets *trafik- och transportregister* vid utgången av kalendermånaden.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

40.

Lag

om ändring av 14 § sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 14 § 2 mom. 1, 3, 6 och 7 punkten, sådana de lyder, 14 § 2 mom. 1 och 7 punkten i lag 1660/2009, 14 § 2 mom. 3 punkten i lag 865/2014 och 14 § 2 mom. 6 punkten i lag 429/2014, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
14 §	14 §
Rätt att få uppgifter av myndigheter	*Rätt att få uppgifter av myndigheter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:	Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:
1) uppgifter om fordon och deras ägare eller innehavare ur fordons- och körkortsregistren i det datasystem för vägtrafiken som Trafiksäkerhetsverket för och ur Ålands landskapsregerings fordonsregister	1) uppgifter om fordon och deras ägare *och* innehavare ur *det trafik- och transportregister* som Trafiksäkerhetsverket för och ur *det fordonsregister som* Ålands landskapsregering för,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens automatiska nödradiosändare som förs av Kommunikationsverket,	3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur *det trafik- och transportregister* som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens automatiska nödradiosändare som förs av Kommunikationsverket,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets farkostregister och fritidsbåtsregistret vid registermyndigheten i landskapet Åland,	6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur *det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och ur det fritidsbåtsregister* som registermyndigheten i landskapet Åland för,
7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets och Ålands landskapsregerings fartygsregister	7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur *det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och ur det*

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
samt ur andra register som Trafiksäkerhetsverket för,	*fartygsregister som Statens ämbetsverk på Åland för*,
	— — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

41.

Lag

om ändring av 9 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 4 punkten, sådan den lyder i lag 1720/2015, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
9 §	9 §
Accis- och avgiftsfrihet	*Accis- och avgiftsfrihet*
Förutom vad som i punktskattelagen föreskrivs är följande produkter befriade från punktskatt och försörjningsberedskapsavgift:	*Utöver det som föreskrivs* i punktskattelagen är följande produkter befriade från punktskatt och försörjningsberedskapsavgift:
— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —
4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata fritidsbåtar; bränslen för fiskefartyg är dock skattefria till den del de används för kommersiellt fiske, under förutsättning att fiskefartyget har antecknats i det fiskefartygsregister som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen om verkställighet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1139/1994), det fiskefartygsregister som avses i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010), det farkostregister som avses i lagen om farkostregistret (424/2014) eller ett motsvarande fiskefartygsregister enligt lagstiftningen för landskapet Åland och att den berörda kommersiella fiskaren har antecknats i det register över kommersiella fiskare som avses i 94 § 1 mom. 1 punkten i lagen om fiske eller i motsvarande register för yrkesfiskare enligt lagstiftningen för landskapet Åland,	4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata fritidsbåtar; bränslen för fiskefartyg är dock skattefria till den del de används för kommersiellt fiske, under förutsättning att fiskefartyget har antecknats i det fiskefartygsregister *för insjövatten som avses i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016)*, det fiskefartygsregister som avses i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010), *det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017)* eller ett motsvarande fiskefartygsregister enligt lagstiftningen för landskapet Åland och att den berörda kommersiella fiskaren har antecknats i det register över kommersiella fiskare som avses i 94 § 1 mom. 1 punkten i lagen om fiske eller i motsvarande register för yrkesfiskare enligt lagstiftningen för landskapet Åland.
— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

42.

Lag

om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i räddningslagen (379/2011) 89 § 4 mom. 1 punkten, och 90 § 3 mom., av dem 89 § 4 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1171/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
89 §	89 §
Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter	*Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och fullgörandet av räddningsverksamheten 1) från Trafiksäkerhetsverket a) få basuppgifter enligt 15 § i lagen om farkostregistret (424/2014) samt tekniska uppgifter och identifieringsuppgifter enligt 17 § 1 mom. 1 punkten i den lagen, b) få uppgifter om anteckningar enligt 9 § i fartygsregisterlagen (512/1993) som ska införas i fartygsregistret, c) ur det i 13 § i luftfartslagen (864/2014) avsedda luftfartsregistret få basuppgifter om ett luftfartyg och om luftfartygets ägare och innehavare samt i 14 § 1 mom. 1 punkten i den lagen avsedda tekniska data och identifieringsuppgifter,	Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och fullgörandet av räddningsverksamheten 1) från Trafiksäkerhetsverket *få sådana uppgifter ur det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för att räddningsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter*,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
90 §	90 §
Rätt att få information för befolkningsskyddsuppgifter	*Rätt att få information för befolkningsskyddsuppgifter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Räddningsmyndigheterna och kommunikationsministeriet har trots sekretessbestämmelserna rätt att för evakuering och annat be-	Räddningsmyndigheterna och kommunikationsministeriet har trots sekretessbestämmelserna rätt att för evakuering och annat be-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
folkningsskydd avgiftsfritt få uppgifter om följande som föreskrivs i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003):	folkningsskydd avgiftsfritt få *nödvändiga* uppgifter om följande som föreskrivs i *trafik- och transportregistret*:
1) ägare eller innehavare av ett fordon *enligt 3 § 1 mom. 1 punkten*,	1) ägare eller innehavare av ett fordon,
2) fysiska personer som har ansökt om körkortstillstånd eller som har körkortstillstånd, körkort eller körrätt *enligt 3 § 2 mom. 1 punkten*,	2) fysiska personer som har ansökt om körkortstillstånd eller som har körkortstillstånd, körkort eller körrätt,
3) adress och annan kontaktinformation som förts in i registret i fråga om fysiska personer *enligt 4 §*,	3) adress och annan kontaktinformation som förts in i registret i fråga om fysiska personer,
4) uppgifter om beviljande, slag och klass av körkortstillstånd, körkort och körrätt samt andra motsvarande uppgifter enligt *5 § 1 mom. 1 punkten*, och	4) uppgifter om beviljande, slag och klass av körkortstillstånd, körkort och körrätt samt andra motsvarande uppgifter, och
5) tekniska data, identifieringsuppgifter och kommersiella uppgifter om fordon *enligt 7 § 1 mom. 1 punkten*.	5) tekniska data, identifieringsuppgifter och kommersiella uppgifter om fordon.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

43.

Lag

om ändring av bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 2 § 3 mom., 17 § 2 mom. och 18 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Tillämpningen av andra lagar	*Tillämpningen av andra lagar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift i tilllämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003).	Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift *bestämmelserna i V avd. i lagen om transportservice (320/2017)*.
17 §	17 §
Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning	*Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Besiktningsförrättaren skall vid periodisk besiktning kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala bränsleavgift. Ett fordon betraktas som belagt med användningsförbud när försummelse att betala bränsleavgift finns antecknad i fordonsregistret, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att avgiften har betalts eller uppvisas ett beslut enligt 16 § 2 mom. om upphävande av användningsförbud.	Besiktningsförrättaren *ska* vid periodisk besiktning kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala bränsleavgift. Ett fordon betraktas som belagt med användningsförbud när försummelse att betala bränsleavgift finns antecknad i *trafik- och transportregistret*, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att avgiften har betalts eller uppvisas ett beslut enligt 16 § 2 mom. om upphävande av användningsförbud.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
18 §	18 §
Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift	*Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift*
Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i 20 § lagen om fordonstrafikregistret.	Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i *V avd. 3 kap. i lagen om transportservice*.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

44.

Lag

om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 8 a § 2 och 3 mom., sådana de lyder i lag 843/2009, som följer:

Gällande lydelse	Förslagen lydelse
8 a §	8 a §
Gemenskapsbestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer	*Gemenskapsbestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland.	Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom *den direkta internationella järnvägstrafiken* mellan Finland och Ryssland.
Artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom regionaltågstrafiken på följande banavsnitt:	Artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom regionaltågstrafiken på följande banavsnitt:
1) Helsingfors–Kyrkslätt,	1) Helsingfors–Kyrkslätt,
2) Helsingfors–Karis,	2) Helsingfors–Karis,
3) Helsingfors–Vandaforsen,	3) Helsingfors–Vandaforsen–Flygplatsen–Sandkulla–Helsingfors,
4) Helsingfors–Riihimäki,	4) Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors,
5) Helsingfors–Lahtis,	5) Helsingfors–Lahtis,
6) Lahtis–Riihimäki.	6) Lahtis–Riihimäki.
	_____
	Denna lag träder i kraft den 20 .

45.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i järnvägslagen (304/2011) 3 § och 10–15 §, 69 § 5 mom. och 94 § 2 mom., av dem 3 och 12 § sådana de lyder i lag 1394/2015 och 11 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1220/2015 och 1394/2015,

ändras 2 § 1 mom. 19 punkten, 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 §, rubriken för 73 a § och 73 a § 1 och 2 mom. samt 81 §, av dem 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., rubriken för 73 a § och 73 a § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1394/2015, 68 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 939/2013 och 81 § sådan den lyder i lag 939/2013, samt

fogas till lagen en ny 68 a §, till 85 § ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., och en ny 94 b § som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med:	I denna lag avses med:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
19) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det fordonsregister som avses i 68 §,	19) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det trafikregister som avses i *lagen om transportservice (320/2017)*,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
3 §	(3 § upphävs)
Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik	
Ett järnvägsföretag har rätt att bedriva järnvägstrafik under förutsättning att	
1) det har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas,	
2) det har koncession enligt 10 § eller koncession som beviljats för bedrivande av järn-	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
vägstrafik någon annanstans inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, *3) det i enlighet med 26 § har beviljats den bankapacitet som behövs för trafiken,* *4) det har ingått ett avtal enligt 30 § med en bannätsförvaltare om användning av bannätet, och att* *5) de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs eller bestäms i eller med stöd av denna lag i övrigt är uppfyllda.* *Vad som i 1 mom. 1, 3 och 5 punkten föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även andra järnvägsoperatörer.* *Alla järnvägsoperatörer ska dessutom ha sådan ansvarsförsäkring som avses i 90 § eller något annat motsvarande arrangemang.*	
10 §	(10 § upphävs)
Koncession	
Ett järnvägsföretag ska för bedrivande av järnvägstrafik ha en koncession som beviljats av ministeriet eller av någon annan myndighet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.	
11 §	(11 § upphävs)
Sökande av koncession	
Ansökan om koncession ska lämnas till kommunikationsministeriet på Europeiska unionens officiella koncessionsblankett. I bilaga till blanketten ska den som ansöker om koncession lämna ministeriet uppgifter om *1) de personernas anseende som utsetts till uppgifter inom sökandens operativa ledning,* *2) sina tillgångar och skulder,* *3) bokslutsuppgifter eller balansräkning från den föregående räkenskapsperioden,* *4) medel och tillgångar som kan användas som säkerhet,* *5) eget driftskapital och främmande kapital, inklusive bankdepositioner, checkräkningskrediter och lån,*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
6) betalda skatter och socialskyddsavgifter, *7) sina inkomster av och utgifter för verksamheten, inklusive anskaffningsutgifterna för rullande järnvägsmateriel, byggnader, konstruktioner och markområden,* *8) ansvarsförsäkring eller motsvarande arrangemang i enlighet med 90 §.* *Sökanden ska på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Ministeriet kan dessutom avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en revisor som avses i revisionslagen (1141/2015).* *När ansökan om koncession lämnas in ska sökanden betala en ansökningsavgift på 500 euro till ministeriet samt 500 euro en månad efter det att koncession har beviljats.*	
12 §	(12 § upphävs)
Förutsättningar för beviljande av koncession	
Kommunikationsministeriet ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om *1) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i 11 §,* *2) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,* *3) sökanden har för utövande av verksamheten tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för kontroll över en säker och pålitlig affärsverksamhet och för tillsyn över verksamheten,* *4) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,* *5) sökanden visar sin solvens genom att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade*	

Gällande lydelse *Förslagen lydelse*

skyldigheter och åtagan-den, och

6) sökanden har en i 90 § avsedd tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang.

En person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte det i 1 mom. 4 punkten angivna kravet på gott anseende, om han eller hon 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 1 mom. 4 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 1 mom. 5 punkten, om

1) sökanden eller en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har av sin verksamhet föranledda, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning.

Ministeriet kan av särskilda skäl avvika från det krav som avses i 4 mom.

Om ett företag inte uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i denna paragraf, får koncession inte beviljas och dess giltighetstid inte förlängas.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
13 §	(13 § upphävs)
Beviljande av koncession	
En ansökan om koncession ska avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänts in till ministeriet. Ministeriet kan i koncessionen ta in villkor som kompletterar bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den och som särskilt har samband med trafikens omfattning och art. Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den endast gäller person- eller godstrafik.	
En koncession som har beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller inom hela samarbetsområdet. Ministeriet ska informera den behöriga myndigheten, om ett järnvägsföretag som har fått koncession i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte längre uppfyller förutsättningarna för koncession.	
Koncessionshavaren ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Ministeriet kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan ministeriet be koncessionshavaren inkomma med tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.	
Ministeriet omprövar koncessionen och villkoren för den vart femte år efter det att koncessionen beviljats. Dessutom kan ministeriet när som helst kontrollera om järnvägsföretaget uppfyller de förpliktelser som företaget i eller med stöd av denna lag har ålagts för bedrivande av järnvägstrafik, om det finns grundad anledning att misstänka att förpliktelserna inte uppfylls.	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
14 §	(14 § upphävs)
Förnyande eller ändring av koncession	
Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller betydligt utvidga sin verksamhet, ska det lämna in en ny ansökan till ministeriet eller lämna sådan tilläggsutredning som ministeriet begärt. Ministeriet kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra koncessionen eller på basis av tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.	
Ministeriet kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Ministeriet ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.	
Om ministeriet anser att järnvägssäkerheten kan äventyras vid sådana förändringar som avses i 1 och 2 mom., ska det återkalla koncessionen med iakttagande av vad som i 15 § föreskrivs om återkallande av koncession.	
15 §	(15 § upphävs)
Återkallande av koncession	
Om koncessionshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av koncession ska ministeriet ge koncessionshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska ministeriet återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.	
Samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter. *Ministeriet kan återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid, om koncessionshavaren trots ministeriets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik. Vid obetydliga överträdelser kan ministeriet ge koncessionshavaren en varning.*	
20 §	20 §
Tillträde till bannätet och rätt att använda det	*Tillträde till bannätet och rätt att använda det*
Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av kommunikationsministeriet enligt *10 § eller som fått koncession för järnvägstrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet* och som också i andra avseenden uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 3 §. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om de förutsättningar för bedrivande av trafik som anges i 3 § uppfylls.	Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession enligt *II avd. 5 kap. 3 § 1 punkten i lagen om transportservice* och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
35 §	35 §
Tillhandahållande av utbildningstjänster	*Tillhandahållande av utbildningstjänster*
En läroanstalt som avses i 23 § i *lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009)* ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och sammanslutningar som bedriver	En läroanstalt som avses i *II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice* ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildning-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.	en behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
68 §	68 §
Fordonsregister	***Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen***
Trafiksäkerhetsverket för ett fordonsregister för att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera fordon.	(1 mom. upphävs)
I fordonsregistret ska följande uppgifter antecknas:	(2 mom. upphävs
1) fordonets ägare och innehavare,	
2) tilldelade fordonsnummer och ändringar av fordonsnummer,	
3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,	
4) enhet som ansvarar för underhållet av fordonet,	
5) EG-kontrollförklaring och dess utfärdare,	
6) hänvisningar till det europeiska register över godkända fordonstyper som upprätthålls av Europeiska järnvägsbyrån.	
I fråga om andra uppgifter som ska antecknas i registret föreskrivs genom beslut av Trafiksäkerhetsverket.	(3 mom. upphävs)
Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan onödigt dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i *detta moment* och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 57 § lämna Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter för fordonsregistret om fordon som anländer från Ryska federationen:	Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan onödigt dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i *V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice* och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 57 § lämna Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen *för anteckning i trafik- och transportregistret*:
1) fordonets ägare eller innehavare,	1) fordonets ägare eller innehavare,
2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,	2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på	3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
säkerheten. *Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har trots sekretessbestämmelserna tillträde till fordonsregistret för att sköta inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som nämns i fordonsregistret.*	säkerheten. (5 mom. upphävs)
(68 a § fogas)	*68 a §* *Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret* *Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har för skötseln av inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådana uppgifter som Trafiksäkerhetsverket med stöd av V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice för in i registret. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som anges vid registreringen av fordon.*
69 § *Registrering och avregistrering av fordon* — — — — — — — — — — — — — — — — — — *Verket ska hålla kvar uppgifterna i fordonsregistret i tio år efter det att fordonet har avregistrerats. Uppgifterna ska i tre år*	69 § *Registrering och avregistrering av fordon* — — — — — — — — — — — — — — — — — — (5 mom. upphävs)

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
förvaras i elektronisk form.	
73 a §	73 a §
Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och andra myndigheter	*Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och Trafiksäkerhetsverket*
Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med *kommunikationsministeriet*, som *fungerar som* tillståndsmyndighet *i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet, och med Trafiksäkerhetsverket, som fungerar som nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna, för* att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.	Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med *Trafiksäkerhetsverket*, som *är* tillståndsmyndighet *och nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna enligt järnvägsmarknadsdirektivet, i syfte* att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.
Regleringsorganet kan ge *kommunikationsministeriet och* Trafiksäkerhetsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Trafiksäkerhetsverket kan ge kommunikationsministeriet och regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.	Regleringsorganet kan ge *Trafiksäkerhetsverket* rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Trafiksäkerhetsverket kan ge regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
81 §	81 §
Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar	*Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar*
Innehavare av *säkerhetsintyg eller* säkerhetstillstånd ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.	Innehavare av säkerhetstillstånd ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.
Kommunikationsministeriet får utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, *genom för-*	Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnan-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ordning utfärda de närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.	det av *den* beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden *utfärdas genom förordning av statsrådet*.
85 §	85 §
Straffbestämmelser	*Straffbestämmelser*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
(4 mom. fogas)	*En förare eller en person som sköter en annan uppgift som väsentligt påverkar säkerheten i tågtrafiken som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för* ***användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken*** *dömas till böter.*
Den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som har förenats med vite, med hot om tvångsutförande eller med hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning.	Den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som har förenats med vite, med hot om tvångsutförande eller med hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning.
94 §	94 §
Myndigheternas rätt att få upplysningar	*Myndigheternas rätt att få upplysningar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar som verket behöver för registrering och avregistrering enligt 12 kap., för skötseln av uppgifterna som regleringsorgan enligt 13 kap. samt för tillsynen enligt 15 kap.	(2 mom. upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
(94 b fogas)	*94 b §* *Myndigheternas rätt att få upplysningar* *Uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken får inte utföras av en person som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.* *Uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken får inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan liknande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten.*

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

46.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) 4 § som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
4 §	4 §
Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon	*Förseelser som gäller körhandlingar för ett motordrivet fordon*
Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar	Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
1) enligt 66 a § 2 mom. i fordonslagen,	1) enligt 66 s § 2 mom. i fordonslagen,
2) enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den,	2) enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den,
3) enligt *29 § 1 mom. i lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006), om överträdaren är någon annan än en trafikidkare*,	3) enligt *artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006*,
4) enligt 32 § i körkortslagen (386/2011),	4) enligt 32 § i körkortslagen (386/2011),
5) enligt *23 § i lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009), eller*	5) enligt II avd. 3 kap. 13 § i lagen om transportservice (320/2017).
6) enligt 17 § 2 mom. i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007).	

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

47.

Lag

om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom. 6 och 7 punkten samt

ändras 3 § 2 mom. 5 punkten, 11 § 2 mom. samt 17 och 23 §, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
3 §	3 §
Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande	*Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot	*Strafforder* utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
5) kollektivtrafiklagen (869/2009) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,	5) *bestämmelserna om taxi-, person- och godstrafik i lagen om transportservice (320/2017)*,
6) lagen om taxitrafik (217/2007),	(6 punkten upphävs)
7) lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006),	(7 punkten upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
11 §	11 §
Delgivning	*Delgivning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ett ordningsbotsföreläggande och dess bilagor trots det som föreskrivs i 1 mom. sändas per post till den som har gjort sig skyldig till förseelsen, antingen på den adress som	Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ett ordningsbotsföreläggande och dess bilagor trots det som föreskrivs i 1 mom. sändas per post till den som har gjort sig skyldig till förseelsen, antingen på den adress som

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
denne har uppgett eller på den adress som framgår av *fordonstrafikregistret*. Ordningsbotsföreläggandet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. Mottagaren anses ha fått del av ordningsbotsföreläggandet den sjunde dagen efter det att ordningsbotsföreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på ordningsbotsföreläggandet.	denne har uppgett eller på den adress som framgår av *trafik- och transportregistret*. Ordningsbotsföreläggandet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. Mottagaren anses ha fått del av ordningsbotsföreläggandet den sjunde dagen efter det att ordningsbotsföreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på ordningsbotsföreläggandet.
17 §	17 §
Sändande av ett ordningsbotsföreläggande	*Sändande av ett ordningsbotsföreläggande*
Ordningsbotsföreläggandet och dess bilagor sänds till mottagaren per post på den adress som framgår av *fordonstrafikregistret*. Ordningsbotsföreläggandet ska sändas utan dröjsmål och senast tre veckor från dagen för förseelsen. Om den som ansvarar för användningen av en bil i enlighet med 15 § 2 mom. uppger den skyldiges identitet, får ordningsbotsföreläggandet likväl sändas inom två veckor efter att polisen har fått uppgiften. Mottagaren anses ha fått del av föreläggandet den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på föreläggandet.	Ordningsbotsföreläggandet och dess bilagor sänds till mottagaren per post på den adress som framgår av *trafik- och transportregistret*. Ordningsbotsföreläggandet ska sändas utan dröjsmål och senast tre veckor från dagen för förseelsen. Om den som ansvarar för användningen av en bil i enlighet med 15 § 2 mom. uppger den skyldiges identitet, får ordningsbotsföreläggandet likväl sändas inom två veckor efter att polisen har fått uppgiften. Mottagaren anses ha fått del av föreläggandet den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på föreläggandet.
23 §	23 §
Skriftlig anmärkning	*Skriftlig anmärkning*
Om en förseelse som avses i 14 § 1 eller 2 punkten med hänsyn till omständigheterna är ringa, kan den som har registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som har använts vid förseelsen ges en skriftlig anmärkning, utan att några andra åtgärder vidtas. Anmärkningen ges av en polisman och sänds till den person som fått anmärkningen på den adress som framgår av fordonstrafikregistret.	Om en förseelse som avses i 14 § 1 eller 2 punkten med hänsyn till omständigheterna är ringa, kan den som har registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som har använts vid förseelsen ges en skriftlig anmärkning, utan att några andra åtgärder vidtas. Anmärkningen ges av en polisman och sänds till den person som fått anmärkningen på den adress som framgår av *trafik- och transportregistret*.

Denna lag träder i kraft den 20 .

48.

Lag

om ändring av 42 och 91 § i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014) 42 § 1 mom. 3 punkten och 91 § 1 mom. 7 punkten, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
42 §	42 §
Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register	*Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register*
För skötsel av ett uppdrag enligt 35 § har huvudstaben trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas, som följer:	För skötsel av ett uppdrag enligt 35 § har huvudstaben trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas, som följer:
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
3) ur det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) uppgifter om ägare eller innehavare,	3) ur det *trafik- och transportregister* som avses i lagen om *transportservice (320/2017)* uppgifter om *trafikmedlets* ägare och innehavare,
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
91 §	91 §
Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register vid förebyggande och avslöjande av brott	*Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register vid förebyggande och avslöjande av brott*
För skötseln av ett uppdrag enligt 86 § 1 mom. har de tjänstemän som förebygger och avslöjar brott inom försvarsmakten trots sekretessbestämmelserna rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas:	För skötseln av ett uppdrag enligt 86 § 1 mom. har de tjänstemän som förebygger och avslöjar brott inom försvarsmakten trots sekretessbestämmelserna rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas:
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
7) ur det fordonstrafikregister som avses i lagen om fordonstrafikregistret uppgifter om	7) ur det *register för trafik och transport som avses i lagen om transportservice* upp-

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ägare eller innehavare,	gifter om trafikmedlets ägare eller innehavare,
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

49.

Lag

om ändring av 24 a § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) 24 a § 2 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 312/2011, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
24 a §	24 a §
Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården	*Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I registret införs följande uppgifter:	I registret införs följande uppgifter:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
4) uppgift om rätt att vara verksam som sjömansläkare enligt 1 § i lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009) och om den utbildning som rätten grundar sig på samt om sjömansläkarens arbetsplats med kontaktuppgifter,	4) uppgift om rätt att vara verksam som sjömansläkare enligt *IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017)* och om den utbildning som rätten grundar sig på samt om sjömansläkarens arbetsplats med kontaktuppgifter,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

50.

Lag

om ändring av 14 § i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016) 14 § 1 mom. 2 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
14 §	14 §
Uppgifter i olycksdataregistret	*Uppgifter i olycksdataregistret*
I olycksdataregistret införs förutom personernas identifikationsuppgifter även för utredningen av olyckan behövliga uppgifter enligt följande:	I olycksdataregistret införs förutom personernas identifikationsuppgifter även för utredningen av olyckan behövliga uppgifter enligt följande:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) uppgifter om trafikbrott som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003),	2) uppgifter om trafikbrott *ur straff- eller bötesregistret*,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

51.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 6 a kap. och 105 a §, sådana de lyder, 6 a kap. i lag 401/2005 och 105 a § i lagarna 401/2005 och 441/2011, samt

ändras 63 § 3 mom. och 106 §, sådana de lyder, 63 § 3 mom. i lag 329/2017 och 106 § i lag 1082/2012, som följer:

Gällande lydelse	Förslagen lydelse
63 §	63 §
Allmänna krav på förare	*Allmänna krav på förare*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om körkort som krävs av förare finns i körkortslagen och om annan nödvändig behörighet i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007), lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och lagen om transportservice (320/2017).	Bestämmelser om körkort som krävs av förare finns i körkortslagen och om annan nödvändig behörighet i lagen om *transportservice (320/2017) och lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).*
92 a §	(92 a § upphävs)
Definitioner	
I detta kapitel avses med *1) kör- och vilotidsförordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss socialagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,* *2) färdskrivarförordningen rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter,* *3) AETR-överenskommelsen den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internation-*	

ella vägtransporter (FördrS 66/1999), sådan den lyder ändrad den 27–29 oktober 2004 samt den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 64 /2010),

4) mekanisk färdskrivare sådan färdskrivare som avses i bilaga 1 till färdskrivarförordningen,

5) digital färdskrivare sådan färdskrivare som avses i bilaga 1 B till färdskrivarförordningen,

6) färdskrivare mekaniska och digitala färdskrivare,

7) färdskrivarkort sådana verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

8) företag den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

9) förare den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

10) verkstad den som har ett sådant tillstånd som avses i 87 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

11) tillsynsmyndighet polisen, tullverket, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna.

92 b § (92 b § upphävs)

Viss social lagstiftning om vägtransporter

I fråga om kör- och vilotider, användning av färdskrivare och i fråga om övrig social lagstiftning om vägtransporter gäller vad som därom bestäms i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

I fråga om kör- och vilotidsförordningen iakttas i Finland också vad som bestäms i artikel 5.2 i förordningen. I fråga om de undantag som anges i artikel 13.1 och 13.3 i förordningen föreskrivs genom förordning av statsrådet. I fråga om de undantag som anges i artikel 14 i förordningen beslutar kommunikationsministeriet, som vid behov också kan utfärda förordningar om beviljande av undantag.

Angående de myndighetsuppgifter i Finland som hör samman med färdskrivarkort bestäms i lagen om ordnande av utfärdandet

av färdskrivarkort.

92 c § (92 c § upphävs)

Utfärdande av färdskrivarkort

Verkstadskort utfärdas till en sökande som har beviljats tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Förarkort utfärdas till en sökande som

1) har körrätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,

2) är stadigvarande bosatt i Finland i enlighet med artikel 14.3 i färdskrivarförordningen och som

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen skall bytas ut i Finland på det sätt som bestäms i artikel 14.4 punkt d i färdskrivarförordningen.

Företagskort utfärdas till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skattestyrelsens företags- och organisationsdatasystem.

Kontrollkort utfärdas till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökande om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

92 d § (92 d § upphävs)

Återkallande av färdskrivarkort

Verkstads- och kontrollkort kan återkallas om kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av kortet eller om kortet används i strid med det användningsändamål som föreskrivits för kortet.

Grunderna för återkallande av förarkort anges i artikel 14.4 punkt c i färdskrivarförordningen.

Företagskort kan återkallas, om

1) kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av företagskort,
2) det kort som företaget innehar har erhållits på basis av oriktiga uppgifter eller förfalskade handlingar, eller
3) företaget har använt ett annat företags kort i avsikt att försvåra övervakningen av kör- och vilotider.
Närmare bestämmelser om förfarandet vid återkallande av färdskrivarkort utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

92 e § (92 e § upphävs)

Skyldighet att använda färdskrivare

Föraren skall använda färdskrivare i de fordon i vilka det enligt kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen är obligatoriskt. Föraren skall använda färdskrivare också i trafiktraktorer när de används i tillståndspliktig godstrafik.

92 f § (92 f § upphävs)

Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

Vid användningen av färdskrivare och förarkort skall färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen iakttas.
Föraren skall meddela arbetsgivaren om han eller hon inte har ett giltigt förarkort. I fråga om förarens skyldigher när förarkort saknas av andra orsaker än de som nämns i artikel 16.2 i färdskrivarförordningen bestäms i nämnda punkt. Föraren skall för registrering av uppgifterna om kör- och vilotider överlämna förarkortet också till arbetsgivaren eller till det företag som endast tillfälligt anlitar föraren.
Närmare bestämmelser om de undantag från tillämpningsområdet som avses i artikel 3.2 i färdskrivarförordningen, om de undantagslov som avses i artikel 3.3, om hur föraren skall använda färdskrivaren samt om reparation av färdskrivaren utfärdas genom förordning av statsrådet.

92 g § (92 g § upphävs)

Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

Arbetsgivaren svarar för att ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare inte överlämnas för att framföras till en förare som inte har ett giltigt förarkort, om det inte finns i färdskrivarförordningen eller i AETR-överenskommelsen nämnda skäl för att fordonet får framföras utan förarkort.

När färdskrivarskivor lämnas ut eller uppgifter skrivs ut ur en digital färdskrivare skall arbetsgivaren iaktta vad som bestäms i artikel 14.1 i färdskrivarförordningen.

För specificering av företagets uppgifter om kör- och vilotider skall företaget med hjälp av företagskortet låsa uppgifterna i den digitala färdskrivaren så att integritetsskyddet för den som registrerats i enlighet med lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) inte äventyras.

Företaget skall se till att de periodiska besiktningar av färdskrivare som föreskrivs i färdskrivarförordningen utförs. Angående företagets skyldigheter när funktionsstörningar uppträder i färdskrivaren eller den annars fungerar felaktigt bestäms i artikel 16.1 första och andra stycket i färdskrivarförordningen.

92 h § (92 h § upphävs)

Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget

För övervakningen av kör- och vilotider, hanteringen av rättigheter och skyldigheter i anslutning till ett anställningsförhållande samt för styrningen av transporter skall företaget kopiera de uppgifter om kör- och vilotider i fordonets digitala färdskrivare som gäller det egna företaget. Om fordonet finns i Finland skall uppgifterna kopieras åtminstone varannan månad och när företaget överlåter besittningen av fordonet eller när den digitala färdskrivaren tas ur bruk. Arbetsgivaren och det företag som tillfälligt anlitar en förare skall med högst tre veckors

mellanrum kopiera förarkortets uppgifter om kör- och vilotider för de veckor under vilka föraren varit i arbete. Om fordonet finns utomlands skall uppgifterna kopieras när det anländ till Finland.

Företaget skall förvara, uppvisa och överlämna färdskrivarskivorna eller kopior av dem på det sätt som bestäms i artikel 14.2 i färdskrivarförordningen. Företaget och arbetsgivaren skall förvara de uppgifter som kopierats från digitala färdskrivare och förarkort på det sätt som bestäms i artikel 14.5 i färdskrivarförordningen. Färdskrivarskivor som använts vid förarexamen eller uppgifter som registrerats i en digital färdskrivare under förarexamen behöver dock inte förvaras.

Företaget skall på förarens begäran ge honom eller henne en utskrift av de uppgifter om hans eller hennes kör- och vilotider som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet. Uppgifter som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet och som gäller andra företag eller som inte motsvarar det användningsändamål som avses i 1 mom. skall omedelbart förstöras.

92 i §

(92 i § upphävs)

Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden

För att uppgifterna om kör- och vilotider skall kunna överlämnas till företaget och tillsynsmyndigheten skall verkstaden kopiera uppgifterna i den digitala färdskrivaren innan färdskrivaren repareras eller byts ut. Verkstaden skall förvara uppgifterna oförändrade i ett år efter att de registrerats.

Verkstaden skall överlämna de uppgifter som avses i 1 mom. till det företag som har låst uppgifterna eller annars på ett tillförlitligt sätt redogjort för sin rätt till uppgifterna och bevisligen begärt att uppgifterna skall överlämnas. Uppgifterna skall på begäran också överlämnas till tillsynsmyndigheten.

Om det är omöjligt att kopiera de uppgifter som avses i 1 mom., skall verkstaden ge företaget ett intyg över detta och förvara en kopia av intyget på det sätt som bestäms

i färdskrivarförordningen.

92 j § (92 j § upphävs)

Tillsynsmyndighetens rätt att få uppgifter

För att kunna övervaka iakttagandet av viss social lagstiftning om vägtransporter har tillsynsmyndigheten rätt att på begäran få de uppgifter som arbetsgivaren registrerat i enlighet med 92 h § 1 mom., de uppgifter som verkstaden registrerat i enlighet med 92 i § 1 mom. och de uppgifter som registrerats på företagets företagskort samt arbetsskiftsförteckningarna och förarnas körjournaler. Uppgifterna skall överlämnas till tillsynsmyndigheten i läslig form och utan oskäligt dröjsmål.

Fordonets förare skall på begäran för tillsynsmyndigheten uppvisa de uppgifter som avses i artikel 15.7 i färdskrivarförordningen. Detta moment tillämpas också inom ett fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområde eller något annat motsvarande område.

Närmare bestämmelser om verkställandet av övervakningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

92 k § (92 k § upphävs)

Användning av uppgifter för forskningsändamål

På yrkande skall företaget till kommunikationsministeriet överlämna uppgifter som registrerats i enlighet med 92 g § 2 mom. och 92 h § för sådan forskning som avses i 14 § i personuppgiftslagen (523/1999). De uppgifter som har insamlats på detta sätt får inte olovligen röjas för utomstående.

92 l § (92 l § upphävs)

Integritetsskyddet vid behandlingen av personuppgifter

Utöver vad som i detta kapitel bestäms om behandlingen av personuppgifter tillämpas bestämmelserna i personuppgiftslagen och i

lagen om integritetsskydd i arbetslivet. (759/2004).

92 m § (92 m § upphävs)

Tvångsmedel för iakttagande av viss social lagstiftning om vägtransporter

Om det finns sannolika skäl att misstänka att en förseelse som nämns i 105 a § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

Om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra, tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits. En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får också hindra föraren från att fortsätta köra, om föraren inte för tillsynsmyndigheten uppvisar de uppgifter som avses i artikel 15.7 i färdskrivarförordningen eller i artikel 10.1 punkt a i AETR-överenskommelsen.

Polisen får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i 92 d §.

Denna paragraf tillämpas också inom ett fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområde eller något annat motsvarande område.

92 n § (92 n § upphävs)

Tvångsmedel för iakttagande av viss social lagstiftning om vägtransporter

Tillsynsmyndigheterna får lämna ut de uppgifter som framgår av färdskrivaren, färdskrivarskivan och förarkortet samt övrig

information för specificering av en förseelse, ett fordon och fordonets förare och hans eller hennes arbetsgivare samt de uppgifter om påföljder som har påförts för förseelsen som de skall lämna ut enligt kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen, AETR-överenskommelsen eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG.

Uppgifter får lämnas ut till behöriga myndigheter i Europeiska unionens medlemsstater samt i de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i fråga om de förordningar och det direktiv som nämns i 1 mom. och till behöriga myndigheter i de stater som tillträtt AETR-överenskommelsen i fråga om information som anges i överenskommelsen.

Polisen och arbetarskyddsmyndigheterna får dessutom till de myndigheter som nämns i 2 mom. lämna ut uppgifter som nämns i 1 mom. och som gäller en misstänkt förseelse, om en behörig myndighet i en annan stat ber om dem för utredande av en förseelse som inträffat i den staten. Polisen och arbetarskyddsmyndigheterna får också be om likadana uppgifter av nämnda myndigheter i andra stater för utredande av en förseelse som misstänks ha begåtts i Finland.

Närmare bestämmelser om förfarandet vid utlämnande av och begäran om information kan vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

105 a § (105 a § upphävs)

Brot mot viss social lagstiftning om vägtransporter

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i en förordning som nämns i 92 a § 1 eller 2 punkten eller i den överenskommelse som nämns i 3 punkten i nämnda paragraf eller mot bestämmelserna i 92 f § 1 eller 2 mom. eller 92 j § 2 mom. i denna lag,

skall för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en sådan företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 92 i §, samt

2) en sådan arbetsgivare eller dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot artiklarna 5, 10, 14 eller 15 i den förordning som nämns i 92 a § 1 punkten eller artiklarna 5 eller 11 i den överenskommelse som nämns i 3 punkten i nämnda paragraf eller mot bestämmelserna i 92 g eller 92 h § eller 92 j § 1 mom. i denna lag.

En förare döms inte till straff för en gärning som har sin grund i en förseelse som har begåtts av en verkstad eller av arbetsgivaren eller dennes företrädare.

När en transportör har uppgett eller det annars av omständigheterna klart framgår att ett iakttagande av tidtabellen i transportavtalet innebär ett uppsåtligt brott mot de bestämmelser om körtider, raster och vilotider som avses i 1 mom., men den som gjort upp tidtabellen trots detta förutsätter att transporten genomförs så att bestämmelserna i fråga inte kan iakttas, skall den som gjort upp tidtabellen eller dennes företrädare dömas i enlighet med 1 mom. Som uppgörare av tidtabell anses också den som utan att göra upp en tidtabell på annat sätt har förutsatt en viss leveranstid.

106 §

Anmälan om beslut som gäller trafikbrott

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen och domstolen till fordonstrafikregistret anmäla uppgift om straff som meddelats för trafikbrott och trafikförseelse vid framförande av motordrivet fordon eller uppgift om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, om domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och som det finns en anteckning om i fordonstrafikregistret. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgö-

106 §

Anmälan om beslut som gäller trafikbrott

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen och domstolen till *trafik- och transportregistret* anmäla uppgift om straff som meddelats för trafikbrott och trafikförseelse vid framförande av motordrivet fordon eller uppgift om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, om domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och som det finns en anteckning om i *fordonstrafik- och transportregistret*. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgö-

randen enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till fordonstrafikregistret. Bestämmelser om myndighetens anmälningsskyldighet vid körförbud och vid trafikbrott och trafikförseelser som ligger till grund för körförbud finns i körkortslagen (386/2011).

randen och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till *trafik- och transportregistret*. Bestämmelser om myndighetens anmälningsskyldighet vid körförbud och vid trafikbrott och trafikförseelser som ligger till grund för körförbud finns i körkortslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

52.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om utsökningsavgifter (34/1995) 2 § 4 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Utsökningsavgifter	*Utsökningsavgifter*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
För försäljning av en utmätt fastighet, ett outbrutet område, ett fartyg i fartygsregistret, ett luftfartyg, en aktie i bostads- eller fastighetsbolag eller exekutiv auktion av inteckningsbara fordon och arbetsmaskiner enligt 1 § lagen om inteckning i bil uppbärs utöver en tabellavgift en försäljningsavgift.	För försäljning av en utmätt fastighet, ett outbrutet område, ett fartyg *som antecknats i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som drivs av Statens ämbetsverk på Åland*, ett luftfartyg, en aktie i bostads- eller fastighetsbolag eller exekutiv auktion av inteckningsbara fordon och arbetsmaskiner enligt 1 § lagen om inteckning i bil (810/1972) uppbärs utöver en tabellavgift en försäljningsavgift.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

53.

Lag

om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i beredskapslagen (1552/2011) 71 § 2 mom. och 79 § 4 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
71 §	71 §
Inköpstillstånd för flytande bränsle	*Inköpstillstånd för flytande bränsle*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Polisinrättningens trafikbränsleenhet beviljar ägare eller innehavare av i 1 mom. avsedda, i fordonsregistret införda motorfordon, inköpstillstånd för bränsle vilka berättigar tillståndsinnehavaren att under en viss period köpa den mängd bränsle som anges i tillståndet. Tillstånd att köpa flytande bränsle för ett motorfordon som är infört i ett utländskt register och vars innehavare inte har hemkommun i Finland kan beviljas av trafikbränsleenheten vid den polisinrättning till vilken ansökan lämnats.	Polisinrättningens trafikbränsleenhet beviljar ägare eller innehavare av i *trafik- och transportregistret* införda *i 1 mom. avsedda motorfordon* inköpstillstånd för bränsle, vilka berättigar tillståndsinnehavaren att under en viss period köpa den mängd bränsle som anges i tillståndet. Tillstånd att köpa flytande bränsle för ett motorfordon som är infört i ett utländskt register och vars innehavare inte har hemkommun i Finland kan beviljas av trafikbränsleenheten vid den polisinrättning till vilken ansökan lämnats.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
79 §	79 §
Tryggande av sjötransporter	*Tryggande av sjötransporter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Kommunikationsministeriet kan under undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten för tryggande av för samhället livsviktiga sjötransporter förbjuda Trafiksäkerhetsverket att för en tid av högst sex månader åt gången avföra ett fartyg ur Finlands fartygsregister.	Kommunikationsministeriet kan under undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten för tryggande av för samhället livsviktiga sjötransporter förbjuda Trafiksäkerhetsverket att för en tid av högst sex månader åt gången avföra ett fartyg ur *Finlands trafik- och transportregister*.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

54.

Lag

om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag 520/2010, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
18 §	18 §
Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter	*Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Den registeransvarige enligt lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) ska tillställa Skatteförvaltningen de uppgifter ur datasystemet för vägtrafiken som behövs för beskattningen.	Den registeransvarige *som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017)* ska tillställa Skatteförvaltningen de uppgifter om vägtrafik i trafik- och transportregistret som behövs för beskattningen.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

55.

Lag

om registrering av farkoster

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om farkostregistret (424/2014) 2 § 1 mom., 3–6 kap. samt 37 och 38 §, samt

ändras rubriken för lagen, 1 §, 2 § 2 mom., 3 § 2 mom., 11 § 1 och 4 mom. samt 39 §, av dem 39 § sådan den lyder i lag 995/2016, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
1 §	1 §
Farkostregistret	***Registrering av farkoster***
I denna lag finns det bestämmelser om registrering av farkoster och deras motorer, om farkostregistrets datainnehåll och om behandling av registrerade uppgifter samt om registreringsverksamheten. Farkostregistret förs av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser.	*En farkost och dess motor ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017). Registerförare är Trafiksäkerhetsverket.*
2 §	2 §
Förhållande till annan lagstiftning	*Förhållande till annan lagstiftning*
Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) på sekretess för och utlämnande av uppgifter i registret och personuppgiftslagen (523/1999) på annan behandling av personuppgifter.	(1 mom. upphävs)
Farkoster som registrerats i *enlighet med denna lag* får inte samtidigt vara införda i fartygsregistret enligt fartygsregisterlagen (512/1993) eller i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010).	Farkoster som registrerats i *trafik- och transportregistret* får inte samtidigt vara införda i det fartygsregister enligt fartygsregisterlagen (512/1993) *som förs av Statens ämbetsverk på Åland* eller i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
	(690/2010).
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3 §	3 §
Registreringspliktiga farkoster	*Registreringspliktiga farkoster*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Också sådana farkoster som inte är registreringspliktiga med stöd av denna lag kan införas i farkostregistret.	Också sådana farkoster som inte är registreringspliktiga med stöd av denna lag kan införas *i trafik- och transportregistret.*
11 §	11 §
Registreringsbevis	*Registreringsbevis*
Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett registreringsbevis över första registrering av en farkost. I registreringsbeviset antecknas namnet på farkostens ägare och innehavare. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska uppgifter om en farkost och dess motor som ska antecknas i registreringsbeviset.	Trafiksäkerhetsverket antecknar uppgifterna om farkosten i trafik- och transportregistret och utfärdar ett registreringsbevis över första registrering av en farkost. I registreringsbeviset antecknas namnet på farkostens ägare och innehavare. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska uppgifter om en farkost och dess motor som ska antecknas i registreringsbeviset.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Registreringsbeviset ska medföras vid användning av en farkost. En registreringsanmälan om första registrering som gjorts i farkostregistret berättigar dock till att använda farkosten utan registreringsbevis i 30 dagar från det att registreringsanmälan gjorts.	Registreringsbeviset ska medföras vid användning av en farkost, *om de uppgifter om farkosten som antecknats i trafik- och transportregistret* inte kan påvisas på annat sätt. En registreringsanmälan om första registrering som gjorts i farkostregistret berättigar dock till att använda farkosten utan registreringsbevis i 30 dagar från det att registreringsanmälan gjorts.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3 kap.	3 kap.
Registrets datainnehåll	**Registrets datainnehåll**

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
14 §	(14 § upphävs)
De registrerade	
I registret får det införas behövliga uppgifter om ägare till och innehavare av en farkost och dess motor samt uppgifter om näringsidkare som har fått en provbeteckning.	
15 §	(15 § upphävs)
Basuppgifter som registreras	
Som basuppgifter om fysiska personer som är ägare till eller innehavare av en farkost och dess motor får det i registret föras in namn, medborgarskap och personbeteckning eller, om personbeteckning saknas, födelsedatum, födelsehemkommun eller födelseort utomlands och födelsestat samt adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk och uppgift om personens dödsfall. *Som basuppgifter om juridiska personer som är ägare till eller innehavare av en farkost och dess motor samt som basuppgifter om näringsidkare som har fått en provbeteckning får det i registret föras in namn, företags- och organisationsnummer, hemvist eller hemort, adress och annan kontaktinformation samt kontaktspråk.*	
16 §	(16 § upphävs)
Andra uppgifter som registreras	
I fråga om såväl fysiska som juridiska personer får det i registret utöver basuppgifter föras in för registrets syfte behövlig information *1) om begränsning av utlämnande av uppgifter enligt 27 §,* *2) om konkurs, skuldsanering eller företagssanering.*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
17 §	(17 § upphävs)
Uppgifter som införs om farkoster och motorer	
Sådana uppgifter om farkoster, tillhörande anordningar och motorer som syftet med registret förutsätter får införas i registret enligt följande: *1) tekniska uppgifter och identifieringsuppgifter,* *2) uppgifter om besiktning och andra tekniska kontroller,* *3) uppgifter som gäller farkostens användningsändamål och den kommun som farkosten i huvudsak används i,* *4) uppgifter om slutlig avregistrering,* *5) uppgifter om utsökning,* *6) uppgifter om tillgrepp.* *Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 1 mom. 1–4 punkten.*	
18 §	(18 § upphävs)
Korrigering av registeruppgifter	
Bestämmelser om korrigering av personuppgifter finns i 29 § i personuppgiftslagen. *Trafiksäkerhetsverket ska korrigera och komplettera de registeruppgifter som gäller en juridisk person, en farkost och dess motor efter att ha fått en tillförlitlig utredning om att en uppgift i registret är felaktig eller har ändrats eller om att skyldigheten att anmäla farkosten till registret har försummats. Om korrigeringen påverkar ägarens eller innehavarens rättigheter, ska Trafiksäkerhetsverket innan det gör korrigeringen ge farkostens ägare eller innehavare möjlighet att uttala sig om huruvida korrigeringen är befogad. När korrigeringen har gjorts ska Trafiksäkerhetsverket underrätta farkostens ägare och innehavare om den.* *En i 1 och 2 mom. avsedd felaktig uppgift får sparas i två år efter det att felet korrigerats, om detta behövs för att trygga den registrerades, någon annan parts eller Trafiksä-*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
kerhetsverkets rättigheter. En sådan uppgift får användas endast för att trygga den registrerades, någon annan parts eller Trafiksäkerhetsverkets rättigheter.	
19 §	(19 § upphävs)
Avförande av personuppgifter ur registret	
Personuppgifter som hänför sig till farkoster ska avföras ur registret när två år förflutit från utgången av det år under vilket farkosten slutgiltigt har avregistrerats.	
4 kap.	4 kap.
Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter	**Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter**
20 §	(20 § upphävs)
Rätt att få uppgifter från myndigheter	
Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att för skötseln av sina i denna lag föreskrivna uppgifter få upplysningar enligt följande: *1) ur befolkningsdatasystemet uppgifter om en persons namn, namnändring, personbeteckning, adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk, finskt medborgarskap och dödsfall samt uppgifter om sådana begränsningar av utlämnandet av uppgifter som avses i 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009),* *2) ur Patent- och registerstyrelsens och Skatteförvaltningens företags- och organisationsdatasystem i 15 § 2 mom. i denna lag avsedda uppgifter om juridiska personer,* *3) från utsökningsmyndigheterna uppgifter om utsökning, säkringsåtgärder och andra verkställighetsåtgärder som gäller en farkost,* *4) från polisen uppgifter om tillgrepp av en registerad farkost och motor,* *5) från Tullen uppgifter om utförsel ur lan-*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
det av en registrerad farkost, *6) från Kommunikationsverket uppgifter om radiotillstånd.* *Uppgifterna översänds genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket.*	
21 §	(21 § upphävs)
Rätt att få uppgifter från andra än myndigheter	
Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att från andra än myndigheter få upplysningar enligt följande: *1) från tillverkaren eller importören av en farkost eller motor eller från tillverkarens eller importörens företrädare, för förande av registret tekniska uppgifter och identifieringsuppgifter om farkosten och dess motor,* *2) från besiktningsförrättare uppgifter om besiktning,* *3) från den som utför registrering uppgifter som gäller registreringsuppdrag eller framställningen och leveransen av registreringsbevis.* *Uppgifterna översänds genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket.*	
5 kap.	5 kap.
Uppgifternas offentlighet och utlämnande av uppgifter	**Uppgifternas offentlighet och utlämnande av uppgifter**
22 §	(22 § upphävs)
Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter	
De uppgifter som finns i farkostregistret får lämnas ut endast om förutsättningarna enligt denna lag för att lämna ut uppgifter är uppfyllda och inte något annat följer av en persons rätt att förbjuda att uppgifter om honom	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
eller henne lämnas ut. Om det finns grundad anledning att misstänka att utlämnande av en uppgift kränker en persons integritetsskydd, intressen eller rättigheter eller äventyrar statens säkerhet, får uppgiften inte lämnas ut. *För att lämna ut uppgifter till mottagare i andra än i enskilda fall krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd.*	
23 §	(23 § upphävs)
Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall	
Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har var och en rätt att i enskilda fall få i registret införda offentliga uppgifter enligt följande: *1) på basis av en farkosts registerbeteckning uppgifter om farkosten, om namn, adress och annan kontaktinformation för farkostens ägare och innehavare samt besiktningsuppgifter,* *2) på basis av provbeteckning uppgifter om en näringsidkare, näringsidkarens adress och annan kontaktinformation samt företags- och organisationsnummer.* *Med stöd av 1 mom. 1 punkten får också uppgifter om farkostens tidigare ägare eller innehavare lämnas ut i begränsad utsträckning.* *Uppgifterna kan lämnas ut genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket.*	
24 §	(24 § upphävs)
Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form	
Offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret får lämnas ut genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form *1) till myndigheter för skötsel av i lag föreskrivna uppgifter eller förpliktelser,*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2) till försäkringsbolag för skötsel av försäkring och försäkringssystem som gäller farkoster, *3) till Olycksutredningscentralen för undersökning av räddningsoperationer och olyckor,* *4) till den som utför registrering av uppgifter för fullgörande av i lag föreskrivna registreringsuppdrag med avseende på farkoster,* *5) till registermyndigheten i landskapet Åland för fullgörande av registreringsuppgifter och övervakningsåtgärder som gäller farkoster i landskapet Åland,* *6) till myndigheter i Europeiska unionens medlemsstater och i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, till Europeiska kommissionen och till myndigheter som avses i internationella överenskommelser, för skötsel av förpliktelser som följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland,* *7) av grundad anledning i enskilda fall till myndigheter utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet för fullgörande av myndighetsuppgifter där.* *Innan uppgifter lämnas ut ska mottagaren lägga fram utredning om skydd för uppgifterna. Mottagaren får lämna uppgifter vidare endast för skötsel av i lag föreskrivna uppgifter.*	
25 §	(25 § upphävs)
Vidareutlämnande av uppgifter	
Uppgifter som fåtts ur farkostregistret, med undantag av uppgifter som fåtts i enskilda fall, får inte lämnas vidare till tredje part utan Trafiksäkerhetsverkets tillstånd. Myndigheter har dock rätt att lämna uppgifter vidare, om det sker med stöd av lag, en förpliktelse i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland eller Europeiska unionens lagstiftning.	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
26 §	(26 § upphävs)
Utlämnande av uppgifter för andra ändamål	
Uppgifter ur registret får lämnas ut enligt följande: *1) en fysisk persons namn och adress eller annan kontaktinformation för opinions- och marknadsundersökningar, för direktmarknadsföring samt för annan adress- och informationstjänst,* *2) för uppdatering av kontaktinformation och farkostuppgifter i kundregister,* *3) för verksamhet som hänför sig till finansiering och försäkring av farkoster, besiktning, försäljning av reservdelar och service samt för meddelande av information om förbud, förelägganden eller fara som har samband med farkoster eller för annan med dessa jämförbar verksamhet.* *De uppgifter som avses i 1 mom. kan översändas också genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.* *Uppgifter får lämnas ut enligt 1 mom. endast om den verksamhet för vilken uppgifterna begärs avser säkerheten i sjötrafiken, farkoster, farkosttrafiken eller miljöolägenheter som orsakas av farkosttrafiken.* *Som urvalsgrund när personuppgifter lämnas ut för opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring och annan adress- och informationstjänst får användas en persons adress eller annan kontaktinformation, hemkommun, ålder, kön, kontaktspråk och uppgifter som gäller farkosten samt dessutom en identifieringsuppgift med anknytning till personen. Närmare bestämmelser om användningen av uppgifter som gäller farkoster som urvalsgrund får utfärdas genom förordning av statsrådet.*	
27 §	(27 § upphävs)
Övriga begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter	
En person har, utöver vad som föreskrivs i 30 § i personuppgiftslagen, rätt att förbjuda	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
att hans eller hennes adress och annan kontaktinformation lämnas ut till andra än myndigheter eller för andra ändamål än fullgörande av lagstadgade uppgifter. *När en sådan begränsning av utlämnande av uppgifter som avses i 20 § 1 mom. 1 punkten och som finns införd i befolkningsdatasystemet överförs till farkostregistret ska begränsningen utvidgas till att omfatta även namn när det är fråga om en fysisk person. En begränsning av utlämnande av uppgifter hindrar inte att personuppgifter lämnas ut till myndigheter, avtalsregistrerare eller framställare av registreringsbevis för farkoster.* *När uppgifter som omfattas av en i 2 mom. avsedd begränsning av utlämnande av uppgifter lämnas ut ska mottagaren samtidigt underrättas om utlämningsbegränsningen samt om begränsningar som gäller användning av och skydd för uppgifterna. Av särskilda skäl behöver Trafiksäkerhetsverket dock inte underrätta mottagaren om utlämningsbegränsningen, om den uppgift som lämnas ut och dess användningsändamål är sådana att syftet med utlämningsbegränsningen inte bedöms äventyras av att mottagaren inte underrättas om den.*	
6 kap.	6 kap.
Registreringsverksamhet	**Registreringsverksamhet**
28 §	(28 § upphävs)
Anordnande av registreringsverksamhet	
Trafiksäkerhetsverket svarar för anordnandet av registreringsverksamhet som gäller farkoster och deras motorer. Trafiksäkerhetsverket skaffar de tjänster av biträdande art som behövs för skötseln av registreringsverksamheten från offentliga eller privata sammanslutningar (avtalsregistrerare). *De uppdrag av biträdande art som avtalsregistrerarna sköter är mottagning av registreringsanmälningar om farkoster och deras motorer och kontroll av de uppgifter som krävs, införande av registreringsanmälan*	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
och uppgifterna om en farkost och dess motor i farkostregistret, sändande av handlingar för digitalisering och arkivering till Trafiksäkerhetsverket, framställning av registreringsbevis och leverans av dem till kunderna samt övriga tekniska uppdrag av biträdande art som direkt hänför sig till registreringen.	
Avtalsregistrerarna får inte behandla registreringsanmälningar som innefattar bedömning av om förutsättningarna för registrering uppfylls eller registreringsanmälningar om slutlig avregistrering. Sådana registreringsanmälningar ska avtalsregistrerarna överföra till Trafiksäkerhetsverket för avgörande.	
Trafiksäkerhetsverket ska se till att det finns uppdaterade uppgifter om avtalsregistrerarna i en elektronisk tjänst som är tillgänglig för alla.	
29 §	(29 § upphävs)
Allmänna krav som gäller avtalsregistrerare	
En avtalsregistrerare ska vara tillförlitlig och yrkesmässigt sakkunnig. Avtalsregistreraren ska ha sådana datakommunikationsförbindelser och sådan nivå på datasystemet samt sådan övrig teknisk, ekonomisk och operativ beredskap som krävs för att uppdragen ska kunna skötas på behörigt sätt. Avtalsregistreraren ska se till att kunderna behandlas lika och på behörigt sätt sörja för dokumentsäkerheten, lokalsäkerheten och dataskyddet.	
När avtalsregistrerarna utför offentliga förvaltningsuppgifter ska de iaktta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, samiska språklagen (1086/2003) och personuppgiftslagen. På dem som är anställda hos avtalsregistrerare och utför registreringar tillämpas dock inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen.	
På dem som är verksamma inom registreringsverksamheten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skade-	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ståndslagen (412/1974).	
30 §	(30 § upphävs)
Bedömning av tillförlitligheten när det gäller avtalsregistrerare och lämpligheten när det gäller personer som har ansvarsställning inom registreringsverksamheten eller som utför registreringar	
En avtalsregistrerare kan betraktas som tillförlitlig, om ingen av medlemmarna och ersättarna i dess styrelse eller förvaltningsråd, bolagsmännen och andra i dominerande ställning, de som har ansvarsställning inom registreringsverksamheten, de som utför registreringar och verkställande direktören genom sin verksamhet har visat sig vara uppenbart olämplig att bedriva registreringsverksamhet eller utföra registreringar.	
En avtalsregistrerare kan dock inte betraktas som tillförlitlig, om de som är i dominerande ställning inom avtalsregistreraren är belagda med näringsförbud eller har meddelats näringsförbud under de senaste fem åren.	
En avtalsregistrerare kan inte heller betraktas som tillförlitlig, om en person som avses i 1 mom.	
1) under de senaste tio åren har dömts till fängelse i två år eller mer,	
2) under de senaste fem åren har dömts till straff för ett allvarligt brott mot bestämmelser om registrering av trafikmedel, besiktning, beskattning, bokföring eller resursförvaltning eller till fängelse i mer än sex månader för något annat brott som anses visa att personen eller sammanslutningen är uppenbart olämplig att bedriva registreringsverksamhet, eller	
3) under de tre senaste åren har dömts till fängelse i sex månader eller mindre eller till upprepade bötesstraff för brott som anses visa att personen är uppenbart olämplig att bedriva registreringsverksamhet.	
Trafiksäkerhetsverket beslutar om huruvida de personer som avses i 1 mom. kan betraktas som lämpliga för att bedriva registre-	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
ringsverksamhet och utföra registreringar.	
31 §	(31 § upphävs)
Personregisteruppgifter	
Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att ur straffregistret få uppgifter som behövs för utredning av de lämplighetskrav som ställs på de personer som avses i 30 § 1 mom. och för tillsynen. Uppgifter om brott får lämnas ut till en avtalsregistrerare som motivering för hävning av ett avtal.	
32 §	(32 § upphävs)
Avtal om registreringsverksamhet	
Ett avtal om registreringsverksamhet ska omfatta åtminstone följande: *1) omfattningen av avtalsregistrerarens registreringsverksamhet,* *2) förfaranden som säkerställer att den som utför registreringar har tillräcklig yrkesskicklighet,* *3) hur det dataskydd som förutsätts i registreringsuppdrag ska påvisas,* *4) tillsynen över registreringsuppdrag och andra metoder genom vilka Trafiksäkerhetsverket kan säkerställa att uppdragen sköts på behörigt och effektivt sätt,* *5) den ersättning som Trafiksäkerhetsverket betalar till avtalsregistreraren och övriga villkor i enlighet med vilka avtalsregistreraren ska sköta registreringsverksamheten.*	
33 §	(33 § upphävs)
Uppsägning och hävning av avtal om registreringsverksamhet	
Trafiksäkerhetsverket får säga upp eller häva ett avtal om registreringsverksamhet, om avtalsregistreraren inte längre uppfyller de i 29 § föreskrivna allmänna kraven på av-	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
talsregistrerare eller om avtalsregistreraren väsentligt försummar skötseln av de registreringsuppdrag om vilka avtalats i avtalet om registreringsverksamhet.	
34 §	(34 § upphävs)
Tillsyn	
Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över avtalsregistrerarnas registreringsverksamhet. För tillsynen har Trafiksäkerhetsverket rätt att företa inspektioner i avtalsregistrerarnas lokaler och trots sekretessbestämmelserna ta del av handlingar som hänför sig till registreringsverksamheten. Tillsyn får inte utövas i utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektion av lokaler ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.	
35 §	(35 § upphävs)
Tystnadsplikt	
Den som är anställd hos en avtalsregistrerare får inte för utomstående röja uppgifter som han eller hon har fått från Trafiksäkerhetsverket om ett brott begånget av en i 30 § avsedd person och som Trafiksäkerhetsverket har fått ur straffregistret med stöd av 31 §.	
7 kap.	7 kap.
Särskilda bestämmelser	**Särskilda bestämmelser**
37 §	(37 § upphävs)
Avgifter	
För införande av uppgifter i registret och för utlämnande av uppgifter ur registret som kopior samt för andra informationstjänster enligt denna lag tas det ut avgifter enligt de grunder som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och i lagen	

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
om offentlighet i myndigheternas verksamhet.	
38 §	(38 § upphävs)
Hänvisning till strafflagen	
Bestämmelser om straff för brott mot tystnadsplikten enligt 35 § finns i 38 kap. 1 och 2 § och 40 kap. 5 § i strafflagen (39/1889). *Bestämmelser om straff för registeranteckningsbrott finns i 16 kap. 7 § i strafflagen.* *Bestämmelser om straff för usurpation av tjänstemannabefogenhet finns i 16 kap. 9 § i strafflagen.*	
39 §	39 §
Farkostregistreringsförseelse	*Farkostregistreringsförseelse*
En ägare till en farkost som uppsåtligen eller av oaktsamhet 1) försummar att innan farkosten tas i bruk göra den registreringsanmälan som avses i 8 § 1 mom., 2) försummar att inom föreskriven tid göra den ändringsregistrering som avses i 9 § 1 mom., eller 3) försummar att inom föreskriven tid göra den anmälan om slutlig avregistrering som avses i 10 § 1 mom., ska för farkostregistreringsförseelse dömas till böter. För farkostregistreringsförseelse döms också en innehavare av en farkost som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar att inom föreskriven tid göra den ändringsregistrering som avses i 9 § 2 mom. Bestämmelser om ordningsbot som påföljd för farkostregistreringsförseelse finns i 2 a kap. 9 § i strafflagen och i en statsrådsförordning som utfärdats med stöd av den paragrafen.	Bestämmelser om ordningsbot som *enda straff för en förseelse som gäller registrering av farkost vid överträdelse av vad som föreskrivs om skyldigheter avseende registrering i 8 § 1 mom., 9 § 1 eller 2 mom. eller i 10 § 1 mom. samt vad som föreskrivs om användningsförbud i 5 § 1 mom., 12 § 2 mom. eller 13 § 3 mom. finns i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016).*

Denna lag träder i kraft den 20 .

56.

Lag

om ändring av 69 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014) 69 § 2 mom. 3 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
69 §	69 §
Utlämnande av registeruppgifter	*Utlämnande av registeruppgifter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trots sekretessbestämmelserna får uppgifter som behövs för användningsändamålet lämnas ut till	Trots sekretessbestämmelserna får uppgifter som behövs för användningsändamålet lämnas ut till
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och förvaltningen av fartygsregistret,	3) Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och förvaltningen av *trafik- och transportregistret,*

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

57.

Lag

om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar (1307/2007) 2 § 3 mom., 5 § 1 mom. och 15 §, av dem 2 § 3 mom. sådant det lyder i lag 426/2014, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
2 §	2 §
Tillämpningen av andra lagar	*Tillämpningen av andra lagar*
Om inte annat föreskrivs i denna lag, gäller i fråga om uppbörden av bränsleavgift i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (769/2016) eller med stöd av den, liksom även vad som föreskrivs i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995) och i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). (9.9.2016/803)	Om inte annat föreskrivs i denna lag, gäller *för användning och utlämning av uppgifter om bränsleavgiften vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017)*.
5 §	5 §
Avgiftsskyldig	*Avgiftsskyldig*
Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är båtens ägare. Innehas båten av någon annan än ägaren, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om det i en båt som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den som genom brott fått båten i sin besittning. I avsaknad av andra uppgifter anses ägaren eller innehavaren till båten vara den som är införd som ägare eller innehavare i det i lagen om farkostregistret avsedda registret.	Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är båtens ägare. Innehas båten av någon annan än ägaren, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om det i en båt som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den som genom brott fått båten i sin besittning. I avsaknad av andra uppgifter anses ägaren eller innehavaren till båten vara den som är införd som ägare eller innehavare i det *trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice*.

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
15 §	15 §
Rätt att få uppgifter ur farkostregistret	*Rätt att få uppgifter ur trafikregistret*
De myndigheter som ansvarar för bränsleavgiften har *utan hinder av* sekretessbestämmelserna och begränsningar av utlämnande av uppgifter rätt att få de för beskattningen och tillsynen nödvändiga uppgifterna ur *farkostregistret* med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Innan uppgifterna lämnas ut med hjälp av anslutningen ska den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften ge en redogörelse för att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.	De myndigheter som ansvarar för bränsleavgiften har *trots* sekretessbestämmelserna och begränsningar av utlämnande av uppgifter rätt att få de för beskattningen och tillsynen nödvändiga uppgifterna ur *trafik- och transportregistret* med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Innan uppgifterna lämnas ut med hjälp av anslutningen ska den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften ge en redogörelse för att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 .

58.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om överlastavgift (51/1982) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 170/1996, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
31 §	31 §
Betalningsskyldig	*Betalningsskyldig*
Den betalningsskyldige kan bestämmas på grundval av uppgift i motorfordonsregistret, om inte uppgiften visas vara oriktig.	Den betalningsskyldige kan bestämmas på grundval av uppgift *i trafik- och transportregistret*, om inte uppgiften visas vara oriktig.

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

59.

Lag

om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) 31 § 2 mom. 4 och 5 punkten, av dem 31 § 2 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 428/2014, som följer:

Gällande lydelse	*Förslagen lydelse*
31 §	31 §
Bekämpningsmyndigheternas rätt till information	*Bekämpningsmyndigheternas rätt till information*
I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor rätt att trots sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:	I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor rätt att trots sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
4) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets farkostregister och fritidsbåtsregistret vid registermyndigheten i landskapet Åland	4) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur det fritidsbåtsregister som förs av registermyndigheten i landskapet Åland,
5) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets och Statens ämbetsverk på Ålands fartygsregister samt ur andra register som Trafiksäkerhetsverket för,	5) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur *det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,*
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .