

## RP 22/2025 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av luftfartslagen, lagen om transportservice och samarbetslagen**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att luftfartslagen, lagen om transportservice och samarbetslagen ändras.

Enligt förslaget ska luftfartssäkerheten främjas genom att till luftfartslagen och lagen om transportservice fogas bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren när åtgärder vidtagits för att återkalla eller tillfälligt dra in ett tillstånd, ett medicinskt intyg eller en medicinsk rapport för till exempel flygande personal eller flygtrafiktjänstpersonal. På detta sätt kan man omedelbart förhindra att en person som anses olämplig för uppgiften kan inta sitt normala arbetsskift i ett luftfartygs cockpit eller kabin.

Enligt förslaget fogas till luftfartslagen dessutom bestämmelser om arbetsgivarens rätt att förplikta en arbetstagare som ingår i luftfartygets besättning eller en arbetstagare inom markorganisationen som utför en uppgift som påverkar flygsäkerheten att lämna ett utandningsprov för att utreda om arbetstagaren är påverkad av alkohol under arbetstiden eller omedelbart före arbetstidens början. Dessutom föreslås det i lagen bestämmelser om behandling av personuppgifter i samband med utandningsprov. Till samarbetslagen fogas en hänvisning till luftfartslagen i fråga om utandningsprov.

Enligt förslaget fogas till luftfartslagen och lagen om transportservice dessutom bestämmelser med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket kan ingripa i sådan verksamhet som påverkar flygsäkerheten och som inte förutsätter tillstånd eller anmälan, antingen genom en anmärkning eller varning eller i sista hand genom att begränsa verksamheten eller förbjuda verksamheten tills vidare eller temporärt.

Bestämmelserna om flyghindertillstånd i luftfartslagen ändras så att det till ansökan om flyghindertillstånd ska fogas utredningar om flyghindrets inverkningar på flygprocedurer som används samt på flygplatsernas hinderbegränsande ytor. För dessa utredningar ska det enligt förslaget kunna tas ut en skälig ersättning. Dessutom föreslås en del andra preciseringar i regleringen om flyghindertillstånd.

De övriga föreslagna ändringarna är huvudsakligen av teknisk natur.

Lagarna avses träda i kraft den 1 september 2025.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget .....	5
2.1 Underrättande av arbetsgivaren om återkallande av certifikat eller behörighetsbevi...5	
2.2 Myndighetens möjlighet att ingripa i luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan.....	9
2.3 Utandningsprov.....	11
2.4 Bestämmelser om flyghinder .....	12
2.5 Målsättning .....	13
3 Förslagen och deras konsekvenser .....	14
3.1 De viktigaste förslagen .....	14
3.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	18
3.2.1 Konsekvenser för företagen.....	20
3.2.2 Konsekvenser för yrkesutövare och personal .....	23
3.2.3 Konsekvenser för myndigheterna .....	24
3.2.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten .....	25
4 Alternativa handlingsvägar.....	26
4.1 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet .....	26
4.2 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	26
5 Remissvar .....	29
6 Specialmotivering.....	41
6.1 Luftfartslagen.....	41
6.2 Lagen om transportservice.....	52
6.3 Samarbetslagen .....	55
7 Ikraftträdande .....	55
8 Verkställighet och uppföljning .....	55
9 Förhållande till andra propositioner .....	55
9.1 Samband med andra propositioner .....	56
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	56
10.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.....	56
10.1.1 Underrättande av arbetsgivaren om återkallande av certifikat eller behörighetsbevis .....	60
10.1.2 Jämlikhet.....	60
10.1.3 Rätten till liv, personlig frihet och integritet .....	61
10.1.4 Skydd för privatlivet .....	61
10.1.5 Näringsfrihet och rätt till arbete.....	62
10.2 Myndighetens möjlighet att ingripa i luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan.....	63
10.2.1 Näringsfrihet och rätt till arbete.....	63
10.3 Utandningsprov.....	64
10.3.1 Skydd för privatlivet, personlig integritet och självbestämmanderätt .....	64
10.3.2 Grund för behandlingen av personuppgifter.....	68

10.3.3 Skyddet för personuppgifter .....	71
10.3.4 Rättsskyddet för arbetstagare som förpliktas att lämna utandningsprov .....	72
LAGFÖRSLAG.....	74
1. Lag om ändring av luftfartslagen.....	74
2. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	82
3. Lag om ändring av 12 § i samarbetslagen .....	85
BILAGA.....	86
PARALLELLTEXTER.....	86
1. Lag om ändring av luftfartslagen.....	86
2. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	98
3. Lag om ändring av 12 § i samarbetslagen .....	102

## **MOTIVERING**

### **1 Bakgrund och beredning**

#### **1.1 Bakgrund**

Bestämmelser om kompetens- och behörighetskrav som är centrala för flygsäkerheten finns i luftfartslagen (864/2014) och i lagen om transportservice (320/2017). Genom luftfartslagen regleras luftfart i Finland och luftfart med finska luftfartyg utanför Finland. I lagarna föreskrivs det bland annat om säkerhets- och behörighetskrav för luftfartyg och deras personal samt för den markpersonal som betjänar luftfarten, om tillstånd och register för luftfart, om marktjänster på flygplatser, om luftfartsskydd för den civila luftfarten och om flygtrafiktjänst, till den del det inte föreskrivs om dessa uppgifter i direkt tillämpliga EU-förordningar. I lagarna föreskrivs det också om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter i egenskap av nationell luftfartsmyndighet, som till exempel om behörigheten att sköta uppgifter som gäller tillstånd och godkännanden inom luftfarten samt om tillsynsuppgifter.

De krav som Europeiska unionens lagstiftning och internationell reglering ställer har genomförts nationellt genom bestämmelser i luftfartslagen och lagen om transportservice.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har konstaterat ändringsbehov som hänför sig till luftfarten i luftfartslagen och lagen om transportservice. Vid tillämpningen av den gällande lagstiftningen har Transport- och kommunikationsverket upptäckt att myndigheten i vissa situationer behöver mer omfattande rättigheter än för närvarande för att kunna agera effektivt för att trygga säkerheten inom luftfarten. Genom ändringarna kan risker för tillbud och även olyckor förebyggas inom luftfarten. Motsvarande reglering gäller inom järnvägstrafiken och sjöfarten, som på samma sätt som luftfarten är säkerhetskritiska branscher, och det är motiverat att förenhetliga den lagstiftning som upprätthåller säkerheten inom de olika trafikformerna. Målet med de justeringar som föreslås i propositionen är att främja säkerheten inom luftfarten och göra skötseln av myndighetsuppgifter smidigare.

Den reglering i luftfartslagen som gäller flyghinder ändrades den 1 oktober 2023. Vid tillämpningen av den nya lagstiftningen har det framkommit problem i synnerhet avseende de kostnader som utredningen av flyghindrets konsekvenser medför parterna. Efter att den föregående lagändringen trädde i kraft den 1 oktober 2023 har det fram till ingången av september 2024 kommit in över 1 200 ansökningar om flyghindertillstånd. De begäranden om utredning i anknytning till tillståndsansökningarna från Transport- och kommunikationsverket sysselsätter i betydande grad leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och flygplatsoperatörer.

#### **1.2 Beredning**

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. När det gäller regleringen av flyghindertillstånd har man under beredningen diskuterat med leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och den största flygplatsoperatören Finavia Abp.

De viktigaste beredningsunderlagen finns offentligt tillgängliga i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt>, med identifieringskoden LVM026:00/2024.

## 2 Nuläge och bedömning av nuläget

### 2.1 Underrättande av arbetsgivaren om återkallande av certifikat eller behörighetsbevi

Nationell reglering som gäller persontillstånd inom luftfarten finns både i luftfartslagen och lagen om transportservice. Centrala tillstånd som regleras i luftfartslagen är certifikat och medicinska intyg för underhållspersonal och flygtrafiktjänstpersonal (flygledare och AFIS-personal). Tillämpningsområdet för lagen om transportservice omfattar igen certifikat och medicinska intyg för flygbesättning samt kabinbesättningsintyg och medicinska rapporter för kabinbesättning. Nuförtiden ingår dock merparten av den reglering som gäller sakkunniga inom lufttrafiken i EU-förordningar, exempelvis i underhållsförordningen (kommissionens förordning (EU) 1321/2014<sup>1</sup>), förordningen om flygande personal (kommissionens förordning (EU) 1178/2011<sup>2</sup>) och förordningen om flygledarcertifikat (kommissionens förordning (EU) 2015/340<sup>3</sup>). Den nationella lagstiftningen omfattar främst fastställandet av administrativa förfaranden och påföljder samt till stor del också den reglering som gäller utlämnandet av uppgifter och rätten att få uppgifter.

Regleringen som gäller AFIS-personal är tills vidare helt nationell. AFIS-personal tillhandahåller flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) på sådana flygplatser som på grund av låga trafikmängder inte har behov av egentlig flygkontrolltjänst. AFIS-personal ger luftfartygen information om till exempel väder, förhållandena på start- eller landningsbanan och funktionsdugligheten när det gäller flygplatsens anordningar, men ger inte tillstånd för start och landning som flygledaren gör. Beslut om landning på flygplatsen görs då av luftfartygets befälhavare.

Enligt 49 § i luftfartslagen och 198 § i lagen om transportservice ska de som innehar tillstånd till Transport- och kommunikationsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndshavares behörighet påverkar förutsättningar att sköta sina uppgifter, ska tillståndshavaren anmäla förändringarna i behörigheten till sin arbetsgivare. Dessa bestämmelser kräver att myndigheten underrättas och i vissa fall kräver de också att personen själv underrättar sin arbetsgivare om förändringar i behörigheten. Bestämmelserna gör det ändå inte möjligt för myndigheten att underrätta arbetsgivaren, om personen inte själv anmäler förändringen i behörigheten eller exempelvis inte själv anser att de egna förutsättningarna för att ha hand om uppgifterna försämrats. En förseelse mot bestämmelserna om skyldigheten att anmäla omständigheter som avses i 49 § i luftfartslagen är straffbar som luftfartsförseelse med stöd av 178 § i den lagen.

Inom medicinen finns många tillstånd som försämrar en persons förmåga att bedöma sin egen prestationsförmåga. Omedvetenhet om symtom förekommer i alla åldersgrupper. Den gällande

---

<sup>1</sup> KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1321/2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (av den 26 november 2014).

<sup>2</sup> 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 (av den 3 november 2011).

<sup>3</sup> KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/340 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 (av den 20 februari 2015).

lagstiftningen omfattar inte denna patientgrupp som inte är medveten om sin nedsatta funktionsförmåga som beror på funktionsnedsättning eller sjukdom och som därför låter bli att anmäla en ändring i sin behörighet till Transport- och kommunikationsverket eller sin arbetsgivare.

*Om förfaranden, rätten att få uppgifter och möjligheter att ingripa för den som beviljar tillstånd*

Enligt 50 § i luftfartslagen har Transport- och kommunikationsverket för bedömning av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd trots sekretessbestämmelserna rätt att ur straffregistret, bötesregistret och justitieförvaltningens informationssystem med uppgifter om brottmål som är föremål för åtalsprövning samt av förundersökningsmyndigheterna få sådana uppgifter om sökanden eller tillståndshavaren som gäller vissa brott samt upplysningar om pågående förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar liksom om straff som dömts ut för nämnda gärningar och andra påföljder för dem. Dessutom ska den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd eller den yrkesutbildade person inom hälso- och sjukvården som behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd på begäran lämna Transport- och kommunikationsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd. Dessa har därtill även utan en begäran rätt att underrätta Transport- och kommunikationsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet. De här bestämmelserna ger ändå inte Transport- och kommunikationsverket rätt att underrätta personens arbetsgivare om de inkomna uppgifterna, även om det skulle behövas för att säkerställa flygsäkerheten.

Vid begränsning, indragning eller återkallande av certifikat och behörigheter tillämpas de grundläggande bestämmelserna om behandling av förvaltningsärenden i förvaltningslagen (434/2003). Utgångspunkten är att myndigheten, innan man ingriper i en persons tillstånd, ska höra parten innan beslut fattas. Man kan avvika från detta i situationer där säkerheten kan äventyras, där hörandet kan orsaka skada till exempel för den allmänna säkerheten. Fortsättningsvis ska beslutet delges parten på det sätt som förvaltningslagen förutsätter.

I synnerhet i situationer där säkerheten kan äventyras är det allmänna tillvägagångssättet det, att certifikatet eller behörigheten tillfälligt dras in under den tid ärendet utreds utan att parten hörs. På det här sättet strävar man efter att säkerställa att personer som eventuellt medför fara för luftfarten i ett så tidigt skede som möjligt kan fråntas uppgifter som är kritiska med tanke på säkerheten inom luftfarten. Sådana är till exempel uppgiften som kapten eller styrman på ett passagerarplan eller flygledaruppgifter.

Eftersom en indragning av certifikatet eller behörighetsbeviset som görs i en situation där säkerheten kan äventyras ändå förutsätter att beslutet delges parten för att beslutets rättsverkningar ska träda i kraft, kan en part som är medveten om en eventuell indragningsåtgärd försöka undvika delgivning. Personen kan till exempel låta bli att svara i telefonen eller hämta ett rekommenderat brev. Det är bra att beakta, att även då beslutet om att dra in eller återkalla ett certifikat eller behörighetsbevis delges en part, betyder det inte att arbetsgivaren automatiskt får uppgift om detta. Utgångspunkten är att var och en själv sköter giltigheten för de egna tillstånden och bevisen. På grund av detta kan det uppstå situationer där en person inte själv informerar sin arbetsgivare om att certifikatet eller behörighetsbeviset tillfälligt dragits in, utan personen fortsätter att arbeta i flygsäkerhetsuppgifter och äventyrar således luftfartssäkerheten antingen uppsåtligt eller omedvetet.

Därför bör det vid behov vara möjligt att underrätta arbetsgivaren om en myndighets åtgärder i anknytning till ett certifikat eller en behörighet redan i det skedet när förberedelserna för åtgärder för att begränsa, dra in eller återkalla ett certifikat eller en behörighet inleds vid myndigheten. Det var just bristen i informationsgången mellan läkare, luftfartsmyndigheten och arbetsgivaren som låg bakom flygbolaget Germanwings flygolycka 2015 då en styrman med psykiska problem orsakade 150 ombordvarande personers död.

#### *EU-lagstiftningens krav och åtgärder av myndigheten för flygsäkerhet*

Enligt punkt CAT.GEN.MPA.175 i bilaga IV till flygdriftsförordningen (kommissionens förordning (EU) 965/2012)<sup>4</sup> sådan förordningen lyder särskilt ändrad genom förordning (EU) 2018/1042, ska operatören vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att ingen handlar hänsynslöst eller vårdslöst eller underlåter att handla, så att 1) ett luftfartyg eller en person ombord utsätts för fara, eller 2) ett luftfartyg utgör eller tillåts utgöra en fara för någon person eller egendom. För att kunna sköta denna uppgift behöver lufttrafikoperatören uppgifter om sådan verksamhet av en medlem i flygbesättningen eller kabinbesättningen som kan inverka på huruvida flygningen kan göras på ett säkert sätt.

Dessutom ska enligt punkt ARA.GEN.355 i bilaga VI i förordningen om flygande personal, om den behöriga myndigheten i samband med tillsyn eller på annat sätt påträffar bevis som visar på bristande efterlevnad av de tillämpliga kraven av en person som innehar ett certifikat, en behörighet eller ett intyg, den behöriga myndigheten notera ärendet, registrera det och skriftligen underrätta innehavaren av certifikatet, behörigheten eller intyget. Myndigheten ska också vidta de åtgärder som krävs för att förhindra att den bristande efterlevnaden fortsätter. Vid behov ska också den person eller organisation som har utfärdat det medicinska intyget eller annat intyg informeras om saken. Denna punkt omfattar således till exempel underrättande om avsikten att återkalla ett certifikat till den innehavare som är föremål för åtgärden samt till den som beviljat det medicinska intyget, men inte till personens arbetsgivare.

Enligt punkt CC.CCA.110 i bilaga V i förordningen om flygande personal ska, om kabinbesättningsintyget tillfälligt upphävs eller återkallas av den behöriga myndigheten, innehavaren inte utöva de befogenheter som denne tilldelas genom kabinbesättningsintyget. Personen ska också utan otillbörligt dröjsmål informera den operatör eller de operatörer som utnyttjar dennes tjänster. Om personen själv ändå låter bli att följa dessa krav ger bestämmelsen dock inte myndigheten rätt eller skyldighet att underrätta personens arbetsgivare om saken.

Enligt punkt M.B.103 i bilaga I i underhållsförordningen ska, om den behöriga myndighet som i samband med tillsyn eller på något annat sätt, påträffar bevis för att en person som innehar en licens, ett certifikat, en behörighet eller ett intyg som inte uppfyller de tillämpliga kraven i EASA-förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139)<sup>5</sup>, den behöriga myndighet som identifierat den bristande uppfyllelsen vidta alla

---

<sup>4</sup> 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 (av den 5 oktober 2012)

<sup>5</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (av den 4 juli 2018).

verkställighetsåtgärder som är nödvändiga för att förhindra att den bristande uppfyllelsen fortsätter. Dessa åtgärder kan anses inbegripa att också personens arbetsgivare underrättas om saken. Bestämmelsen gäller dock endast underlåtenhet att iakttä bestämmelserna i den nämnda EASA-förordningen och inte sådana situationer där underhållspersonal till exempel på grund av förseelse eller av medicinska skäl är olämplig att sköta sin uppgift.

Bestämmelser om återkallande av certifikat för flygledare och att lämna underrättelse om detta till arbetsgivaren finns i EU-förordningen. Enligt led d i punkt ATCO.AR.D.005 i bilaga II till förordningen om flygledarcertifikat ska vid tillfälligt upphävande eller återkallande av certifikat, behörigheter och behörighetstillägg den behöriga myndigheten skriftligen informera certifikatinnehavaren och den relevanta leverantören av flygtrafiktjänster om detta beslut, det vill säga till flygledarens arbetsgivare. Bestämmelsen tar dock inte ställning till att informera om upphävande eller återkallande av medicinskt intyg, även om personen inte själv får utöva de rättigheter certifikatet ger om denne känner till att den medicinska lämpligheten är försämrad. Till exempel i fall som beror på missbruk av berusningsmedel eller psykiska problem är det möjligt att certifikatinnehavaren inte skulle iakttä detta förbud.

Dessutom omfattar bestämmelsen inte den AFIS-personal som arbetar vid de flygplatser som erbjuder flyginformationstjänst för flygplats (AFIS), utan de krav som ställs på dem är helt beroende av nationell reglering.

Såsom det framgår ovan finns det flera bestämmelser i den nationella lagstiftningen och EU-lagstiftningen som gör det möjligt att informera om ändringar i behörigheter och säkerhetsproblem till myndigheter och i vissa fall också till organisationer. Med undantag för regleringen som gäller flygledarcertifikat saknas det dock bland bestämmelserna en rätt för myndigheten att förmedla uppgifterna vidare till personens arbetsgivare, så att personen i praktiken kan förhindras att sköta uppgifter som påverkar säkerheten, eller så gäller bestämmelserna underrättelse av vissa begränsade uppgifter. Med stöd av 227 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice har var och en i enskilda fall rätt att på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, få uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighet och omfattning, men Transport- och kommunikationsverket kan inte på eget initiativ lämna ut dessa uppgifter om arbetsgivaren inte kommer på att begära dem.

#### *Gällande nationell lagstiftning om underrättelse inom transportsektorn*

I annan lagstiftning finns några exempel på bestämmelser enligt vilka det är möjligt för en myndighet att underrätta om omständigheter som gäller hälsotillståndet och som eventuellt hotar trafiksäkerheten eller om återkallande av ett certifikat.

Lagstiftningen gör det möjligt med hänvisning till trafiksäkerheten att i vissa situationer underrätta. Yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården kan meddela Transport- och kommunikationsverket om ett hot som tillståndshavarens hälsotillstånd medför samt om hot mot liv eller hälsa. Inom järnvägstrafiken och sjöfarten är Transport- och kommunikationsverket skyldigt att informera arbetsgivaren om vissa ändringar som berör arbetstagarens behörighetsbrev eller medicinska intyg.

Med stöd av 208 § 2–4 mom. i lagen om transportservice har en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården trots sekretessbestämmelserna rätt att underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett persontillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna. Den yrkesutbildade personen ska utan obefogat dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att hälsotillståndet



hos den som söker eller innehar ett persontillstånd utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten. Innan anmälan görs ska den som söker eller innehar tillståndet informeras om rätten att göra anmälan och om hur dennes hälsotillstånd inverkar på funktionsförmågan. Samtycke till anmälan behövs inte. I anmälan får endast uppgifter ges om att den person som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet i fråga, och vilka åtgärder som föreslås för att närmare utreda hälsotillståndet eller dess inverkan på funktionsförmågan.

Dessutom har enligt 62 § i lagen om behandling av kunduppgifter inom social- och hälsovården (703/2023) en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården eller någon annan som arbetar vid en verksamhetsenhet för hälso- och sjukvården eller utför uppgifter för den rätt att oberoende av skyldigheten att iakta sekretess till polisen anmäla uppgifter som är nödvändiga för bedömningen av ett hot mot liv eller hälsa eller för förhindrande av en hotande gärning. Utlämnande av uppgifter förutsätter att personen i vårduppgifter har fått kännedom om omständigheter som ger skäl att misstänka att någon löper risk att bli utsatt för våld.

För att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet har det i lagen om transportservice föreskrivits om myndighetens skyldighet att underrätta arbetsgivaren om återkallande av en förarens förarbevis. Transport- och kommunikationsverket är med stöd av 87 § 3 mom. i lagen om transportservice skyldigt att underrätta järnvägsoperatören om verket har vidtagit åtgärder för att ändra, begränsa eller återkalla en förarens förarbevis. Bakgrunden till bestämmelsen är Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EY om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. Artikel 29.4 a i direktivet gäller den behöriga myndighetens meddelande, och det ska göras omedelbart till den berörda föraren och förarens arbetsgivare.

Även när det gäller behörigheter inom sjöfarten är Transport- och kommunikationsverket skyldigt med stöd av 14 § 2 mom. i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) att underrätta personen i fråga och den verksamhetsutövare som personen är anställd hos om myndighetens beslut att ålägga tillståndshavaren att genomgå ny läkarundersökning. Myndigheten underrättar arbetsgivaren om behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörigheten dras in på grund av föreläggandet om ny läkarundersökning. Sjötjänst på finska fartyg ska enligt 2 a kap. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) anmälas till sjömansregistret (trafik- och transportregistret).

#### *Behov av att ändra regleringen av luftfarten*

En bestämmelse som ger Transport- och kommunikationsverket rätt att underrätta arbetsgivaren om att åtgärder som gäller tillstånd inletts är ändamålsenlig också inom luftfarten, i situationer där verket i sin roll som flygsäkerhetsmyndighet bedömer att innehavaren av certifikatet eller behörighetsbeviset eventuellt kan äventyra flygsäkerheten. Den nuvarande situationen, som utgår från tillståndshavarens skyldighet att lämna uppgifter om sig själv, kan anses vara otillräcklig. Den föreslagna lagändringen avhjälpes också en betydande brist i säkerheten som hänför sig till situationer där tillståndshavaren inte själv uppfattar att funktionsförmågan har försämrats och därför inte själv anmäler detta. Den ovan beskrivna ändringen förenhetligar Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att agera snabbt och effektivt för att säkerställa trafiksäkerheten.

## **2.2 Myndighetens möjlighet att ingripa i luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan**

I nuläget saknar Transport- och kommunikationsverket möjlighet att av säkerhetsskäl förbjuda sådan verksamhet som inte kräver tillstånd eller som inte är anmälningspliktig.

Enligt 148 § i luftfartslagen är det möjligt att ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd som beviljats en organisation samt förbjuda eller begränsa den verksamhet som avses i tillståndet eller anmälan om det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet eller anmälningspliktig verksamhet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt, om förutsättningar för beviljande av tillståndet eller utövande av den anmälningspliktiga verksamheten inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid, om tillståndshavaren eller verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, eller tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra föreskrifter som gäller verksamheten. I till exempel underleverantörskedjor för funktioner på flygplatsen kan det ändå fortfarande finnas aktörer av vilka det inte krävs myndighetstillstånd eller anmälan till myndigheten, men i vilkas verksamhet det kan vara nödvändigt att ingripa om det finns risk för att flygsäkerheten äventyras. Inom marktjänsterna, det vill säga bland annat när det gäller avisning och tankning av flygplan, togs anmälningsplikten i bruk med stöd av EU-lagstiftning först 2024 genom en föreskrift. På motsvarande sätt möjliggör 242 och 249 § i lagen om transportservice att verksamhet förbjuds eller begränsas på grund av upprepade brott mot bestämmelserna eller säkerhetsbrister endast om denna verksamhet kräver tillstånd eller anmälan till en myndighet.

Genom 143 § i luftfartslagen är det möjligt att återkalla ett tillstånd som beviljats en person eller förbjuda en person att ha hand om en uppgift i fråga om de persongrupper som separat räknas upp i 141 §. Bestämmelsen omfattar dock inte till exempel skärmflygare och fallskärmshoppare och man kan därför inte med stöd av denna paragraf ingripa i sådan av deras verksamhet som äventyrar säkerheten. I 159 § i luftfartslagen förbjuds verksamhet som äventyrar flygsäkerheten eller som stör smidig flygtrafik. Utgångspunkten i paragrafen är dock att sådan verksamhet ska anmälas till leverantören av flygtrafikledningstjänster på förhand. Skärmflygning är till exempel inte i regel verksamhet som äventyrar trafiksäkerheten eller stör smidig flygtrafik, men kan bli det om föraren inte följer bestämmelser och föreskrifter eller inte har de kunskaper och färdigheter som krävs för uppgiften. Dessutom tillämpas 159 § i luftfartslagen endast på verksamhet som sker i kontrollerade luftrum och inte utanför, där de facto största delen av hobbyflygningen sker.

Även möjligheten att ge en anmärkning eller varning för lindrigare brott mot bestämmelserna gäller för närvarande både i luftfartslagen och lagen om transportservice endast tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet.

I annan lagstiftning finns några exempel på bestämmelser enligt vilka det är möjligt för en myndighet att ingripa också i sådan verksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan. Enligt 139 § 1 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) kan tillsynsmyndigheten ålägga den som handlar felaktigt eller som försummar sina skyldigheter att rätta till felaktigheterna eller försummelserna, samt ålägga skyldigheter eller förbjuda åtgärder, om aktören i fråga handlar i strid med denna lag eller med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Enligt 3 mom. i samma paragraf är det också möjligt att ge en skriftlig anmärkning, om det är oskäligt att tillgripa tvångsmedel. Transport av farliga ämnen kräver inte i alla situationer myndighetstillstånd eller en anmälan till en myndighet. Också enligt 101 § i lagen om trafiksystem och landsvägar kan närings-, trafik- och miljöcentralen förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Dessa bestämmelser finns i paragraferna om administrativa tvångsmedel. Det är dessutom möjligt att ge en anmärkning eller varning för annan än tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet bland annat enligt 32

a § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och 5 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013).

### 2.3 Utandningsprov

I 177 § i luftfartslagen (864/2014) föreskrivs det om den så kallade principen om helnykterhet inom luftfarten. Till principen om helnykterhet hänvisas det även i standarderna och rekommendationerna i konventionen angående internationell civil luftfart, i bilaga 1 och 2<sup>6,7</sup>. Alkoholhalten i blodet hos en person som utför en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten eller ingår i luftfartygets flygande personal får inte vara förhöjd och det får inte finnas en konstaterbar mängd av alkohol eller något annat berusningsmedel i personens organism. Likaså enligt punkt 7.6 i bilaga V till EASA-förordningen 2018/1139 samt enligt punkt CAT.GEN.MPA.100 i bilaga IV till flygdriftsförordningen 965/2012 får en besättningsmedlem inte utföra uppgifter ombord på ett luftfartyg när han eller hon är påverkad av psykoaktiva ämnen eller alkohol, eller när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, medicinering, sjukdom eller andra liknande orsaker. Principen om helnykterhet inom luftfarten är av betydelse för att skydda flygsäkerheten och de ombordvarandes liv och hälsa.

Till fylleri i lufttrafik döms med stöd av 23 kap. 6 § i strafflagen den som styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning eller sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift 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. Det är även möjligt att göra sig skyldig till fylleri i lufttrafik medan man sköter en arbetsuppgift på marken, till exempel vid planering eller förberedelse av en flygning. Enligt 170 § 3 mom. i luftfartslagen börjar utförandet av de uppgifter som avses i 1 mom. när arbetsskiftet börjar och slutar när arbetsskiftet tar slut.

Med stöd av 177 § i luftfartslagen ska, om den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller den som inom markorganisationen i en uppgift som påverkar flygsäkerheten utför sin uppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt alkohol eller något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet, eller om en person som avses här handlar i strid med de krav som den militära luftfartsmyndigheten med stöd av 170 § 4 mom. ställt i fråga om användning av alkohol eller andra berusningsmedel, om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, han eller hon för användning av berusningsmedel i luftfart dömas till böter.

De praktiska problemen i de ovannämnda bestämmelserna hänför sig till konstaterande och påvisande av berusning när arbetstagaren inte frivilligt samtycker till utandningsprov. För närvarande ingår i luftfartslagen ingen bestämmelse om utandningsprov, även om helnykterhet med stöd av 177 § i luftfartslagen förutsätts av dem som arbetar i uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Med stöd av 9 kap. 2 § i tvångsmedelslagen kan en polisman ålägga en person att genomgå ett prov för att konstatera om personen har intagit alkohol eller något annat berusningsmedel eller, om personen vägrar genomgå provet, företa en kroppsbesiktning. En förutsättning är dock att personen i enskilda fall misstänks ha gjort sig skyldig till sådant fylleri i lufttrafik som avses i 23 kap. 6 § i strafflagen. Med stöd av 9 kap. 2 § 2 mom. i

---

<sup>6</sup> Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation - Personnel Licencing (7/2018).

<sup>7</sup> Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation – Rules of the Air (7/2005)

tvångsmedelslagen har tull- och gränsbevakningsmän samt tjänstemän som av Trafiksäkerhetsverket har förordnats att övervaka trafiken samma befogenheter.

I nuläget har arbetsgivaren inte lagstadgad rätt att förplikta personalen att lämna utandningsprov, personal som enligt lag förutsätts vara helnyktra på grund av flygsäkerheten. Dessutom kan en person i enskilda fall inte förpliktas att lämna utandningsprov utan misstanke om att personen gjort sig skyldig till sådant fylleri i lufttrafik som avses i 23 kap. 6 § i strafflagen. Nuläget är problematiskt med tanke på övervakningen av drogfrihet inom den civila luftfarten. I nuläget har utandningsprov endast kunnat genomföras på basis av personalens frivillighet. I lagen föreskrivs inte om arbetsgivares rätt att förplikta personal som utför en uppgift som påverkar flygsäkerheten att lämna utandningsprov. Detta har identifierats som en betydande brist i den reglering som gäller säkerheten inom den civila luftfarten samt vid iakttagandet av de relaterade lagstadgade skyldigheter arbetsgivaren har.

I nuläget utför flygbolagen slumpmässiga utandningsprov både för sin egen personal och för underleverantörers arbetstagare genom motsvarande förfaranden. Av dem som är anställda hos underleverantörer görs utandningsprov för de besättningar som arbetar på flygningar. Av utandningsproven lagras allmänna uppgifter: exakt tidpunkt, antalet personer som lämnat utandningsprov och den enhet där utandningsproven utfördes. Om de positiva resultaten lagras uppgifter om antalet positiva resultat, uppgift om det första utandningsprovets resultat och resultatet av det verifierande utandningsprovet, utan uppgifter som identifierar personen. Om det verifierande resultatet leder till misstanke om berusning bedömer arbetsgivaren om resultatet av utandningsprovet ska lagras i registren med hälsouppgifter. När det gäller en underleverantörs arbetstagare leder ett positivt utandningsprov till att arbetstagarens arbetsgivare omedelbart underrättas. Med positivt resultat avses ett resultat som visar att personen är påverkad av alkohol. Såväl misstankar om berusning som vägran att delta i utandningsprov har varit sällsynta. Antalet misstankar har i genomsnitt varit en per år och vägran att delta har förekommit ännu mer sällan.

Enligt EU-lagstiftningen (flygdriftsförordningen 965/2012, punkt CAT.GEN.MPA.170 i bilaga IV) förpliktas operatörer skilt att utarbeta och genomföra ett objektiva, transparent och icke-diskriminerande förfarande för att upptäcka och förebygga fall av missbruk av psykoaktiva substanser (alkohol och andra berusningsmedel) hos sin flyg- och kabinpersonal och annan personal med säkerhetskritiska uppgifter, utan att det påverkar tillämpningen av tillämplig nationell lagstiftning om skydd av personuppgifter vad avser kontroll av enskilda personer. För att uppfylla denna skyldighet ska arbetsgivaren kunna förplikta en medlem av besättningen att lämna utandningsprov även vid slumpmässig testning, utan grundad misstanke. I det kompletterande och riktgivande materialet (AMC/GM) i anslutning till flygdriftsförordningen konstateras uttryckligen att det inte ska finnas hinder för operatören att införa ett program för slumpmässig testning av personal för att eventuellt missbruk av psykoaktiva substanser inte ska förbli oupptäckt och således äventyra luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet (GM2 CAT.GEN.MPA.170(b)). Det ska också vara möjligt att utföra oanmäld slumpmässig testning av psykoaktiva substanser i uppföljningsskedet, när en arbetstagare tidigare konstaterats missbruka berusningsmedel och personen återvänder till arbetet efter rehabilitering (GM4 CAT.GEN.MPA.170(b)).

#### **2.4 Bestämmelser om flyghinder**

Den reglering i luftfartslagen som gäller flyghinder ändrades den 1 oktober 2023. Före ändringen skulle ansökan om flyghindertillstånd till Transport- och kommunikationsverket åtföljas av ett utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänst. Fintraffic Flygtrafikföretag

Ab (nedan Fintraffic) som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster tog ut en avgift för utlåandet, en avgift om vars grunder det inte föreskrevs i lag. Fintraffic hade inte heller information om flygprocedurer som planerats av andra leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. I situationer där det flyghinder ansökan gällde skulle ha haft en inverkan på en sådan flygprocedur konstaterade Fintraffic att de inte kan ge ett utlåtande om flyghindrets konsekvenser till den del de hänför sig till en flygprocedur som en annan aktör utarbetat. Fintraffic tog inte heller i sina utlåtanden ställning till hur hindret inverkar på verksamheten vid obebakade flygplatser.

Av dessa orsaker ändrades regleringen från och med den 1 oktober 2023 så att ansökan om flyghindertillstånd till Transport- och kommunikationsverket inte längre behöver åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst. Som stöd för utredningen om konsekvenserna av ett flyghinder ska Transport- och kommunikationsverket begära utlåtanden av leverantören av flygtrafikledningstjänsten, flygplatsoperatören, planerarna av flygprocedurerna, de myndigheter vars verksamhet hindret kan inverka på och de övriga parterna.

Under den tid den nya regleringen har tillämpats har det framkommit behov av att precisera bestämmelserna. Det kommer årligen in cirka 1 200 tillståndsansökningar till Transport- och kommunikationsverket.

Att utreda flyghindrets konsekvenser förutsätter arbete av parterna, då de bedömer konsekvenserna för egen del och ger Transport- och kommunikationsverket sitt utlåtande. Fintraffic och det statliga flygplatsbolaget Finavia Abp framförde redan i samband med beredningen av den gällande lagstiftningen sin oro över hur de skulle få ersättning för sitt utredningsarbete.

Dessutom har det i samband med tillämpningen av lagen framkommit oklarheter när det gäller vad som avses med att Transport- och kommunikationsverket ska för att utreda flyghindrets konsekvenser av särskilt utsedda parter begära utlåtande *som stöd för utredningen*. I diskussioner kring tillämpningen av paragrafen har det framkommit att en del har uppfattat att ”utredning” i denna mening avser ett dokument medan andra har uppfattat det som utredningsarbete, det vill säga en verksamhet. En del har alltså ansett att myndighetens begäran om utlåtande borde innehålla åtminstone en preliminär bedömning av konsekvenserna för trafikens smidighet och för flygplatsoperatören, även om myndigheten inte har all information som behövs för att göra en sådan bedömning innan begäran om utlåtande skickats. Myndigheten har i sin tur ansett att begäran om utlåtande är en del av datainsamlingen för att utreda ärendet och göra en bedömning av konsekvenserna. Till denna del är regleringen oklar.

## **2.5 Målsättning**

Genom projektet görs ändringar som främjar flygsäkerheten i luftfartslagen och i lagen om transportservice. Dessutom fogas till samarbetslagen en nödvändig hänvisning till luftfartslagen. Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har bedömt att de föreslagna ändringarna ska sättas i kraft utan dröjsmål eftersom luftfarten är en säkerhetskritisk bransch.

Flygsäkerheten ska enligt förslaget förbättras genom att det föreskrivs att den myndighet som utövar tillsyn över flygsäkerheten, det vill säga Transport- och kommunikationsverket, har rätt att underrätta en persons arbetsgivare eller uppdragsgivare om verket inleder en process för att återkalla ett tillstånd eller behörighetsbevis hos flygbesättningen eller kabinpersonalen eller det görs ändringar i ett sådant tillstånd eller bevis, till exempel genom att begränsa det. En

motsvarande lagändring som möjliggör underrättelse när det gäller personer som sköter uppgifter som påverkar säkerheten vid markorganisationen görs också, eftersom till exempel flygledningen och underhållspersonalen för luftfartyg har en central roll när det gäller att trygga säkerheten inom luftfarten. Målet är att tillsynsmyndigheten ska ha rätt att underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om att åtgärder vidtagits på samma sätt som inom järnvägstrafiken och sjöfarten, om det finns säkerhetsgrunder för att göra det. Rätten att underrätta ska ändå gälla endast sådan personal som har ett persontillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket och inte alla personer som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten som avses i 170 § 4 mom. i luftfartslagen.

Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket föreskrivas möjlighet att på säkerhetsgrunder kunna ingripa också i sådan verksamhet som det inte krävs tillstånd eller en anmälan för. Personer och organisationer som har hand om uppgifter som påverkar säkerheten ska kunna ges en anmärkning eller varning eller i sista hand förbjudas att utföra uppgiften eller utöva verksamheten, om verket har anledning att misstänka att verksamheten inte kan bedrivas på ett säkert sätt eller en uppgift inte kan skötas på ett säkert sätt eller bestämmelser och föreskrifter inte iakttas.

Syftet med förslaget som gäller utandningsprov är att möjliggöra nödvändiga utandningsprov för ett luftfartygs besättning och för personer som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten inom markorganisationen, för att förebygga situationer som på grund av alkoholanvändning äventyrar säkerheten inom den civila luftfarten, flygsäkerheten, passagerarnas säkerhet och säkerheten för miljön, och som det med stöd av den gällande lagstiftningen förutsätts helnykterhet av när de utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Ett ytterligare syfte är att också göra ställningen för parterna i ett anställningsförhållande tydligare och se till att lämpliga förfaranden tillämpas i samband med utandningsprov.

Regleringen som gäller flyghinder korrigeras till den del de bestämmelser som trädde i kraft den 1 oktober 2023 har visat sig problematiska vid tillämpningen av lagen. Målet är ett smidigt och jämlikt förfarande för flyghindertillstånd för den som ansöker om tillstånd, parterna och myndigheten.

### **3 Förslagen och deras konsekvenser**

#### **3.1 De viktigaste förslagen**

*Att underrätta arbetsgivaren om återkallande av certifikat eller behörighetsbevis eller förbud av verksamheten*

Enligt förslaget fogas till 143 § i luftfartslagen ett nytt 4 mom. och till lagen om transportservice en ny 243 a § om Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta personens arbetsgivare eller uppdragsgivare om verket vidtagit åtgärder för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett certifikat eller medicinskt intyg eller för att förbjuda personen att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten. Verket ska också ha rätt att lämna en underrättelse om verket annars anser en underrättelse nödvändig för att säkerställa flygsäkerheten. Den föreslagna bestämmelsen ska ändå gälla endast sådan personal som har ett persontillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket och inte alla personer som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten som avses i 170 § 4 mom. i luftfartslagen.

Om verket av polisen får kännedom om att till exempel en pilot, medlem i kabinbesättningen, en flygledare, AFIS-personal eller en person som ingår i underhållspersonalen för luftfartyg misstänks skyldig till ett sådant brott eller en sådan förseelse eller som annars agerat på ett sådan

sätt som ger anledning att misstänka personens förmåga att ha hand om sin uppgift på ett säkert sätt, är det viktigt för arbetsgivaren att känna till detta då arbetsgivaren beslutar om förordnande av personen till arbetsuppgifter. Av denna anledning ska Transport- och kommunikationsverket ha rätt att underrätta personens arbetsgivare eller en annan uppdragsgivare som personen arbetar för om avsikten att ingripa i personens certifikat eller medicinska intyg, om verket känner till vem som är arbetsgivare eller uppdragsgivare eller detta kan utredas. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i 87 § 3 mom. i lagen om transportservice för förare inom järnvägstrafiken. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket enligt förslaget ha rätt att lämna en underrättelse om det slutliga beslutet genom vilket certifikatet eller intyget återkallats, ändrats, begränsats eller tillfälligt dragits in samt om ett beslut genom vilket man frångår de tänkta åtgärderna och certifikatet förblivit i kraft oförändrat.

Den utvidgade rätten för myndigheten att lämna ut uppgifter kan anses grundad med tanke på säkerheten för passagerarna och andra personer som rör sig i trafiken. Vid Transport- och kommunikationsverket har det framkommit konkreta situationer där det skulle ha varit nödvändigt att lämna ut uppgifter om att åtgärder för att återkalla ett certifikat eller medicinskt intyg inletts till personens arbetsgivare genast och utan separat begäran, när den senaste tidens händelser har visat att personen inte är lämplig för arbete i ett luftfartygs cockpit. Sådana situationer är ovanliga: brottsmisstankar som är av betydelse med tanke på behörigheten har framkommit mer sällan än en gång per år. Några tiotal meddelanden om att de medicinska förutsättningarna inte uppfylls lämnas dock per år, och en del av dem beror på att tillståndshavaren har konstaterats ha ett missbruksproblem. I ett extremt fall skulle en person som arbetar som pilot på ett passagerarflygplan ha kunnat uppvisa självdestruktiva tendenser, och då är det absolut nödvändigt att omedelbart kunna hindra personen från att inta sitt arbetsskift. Även en misstanke om att en medlem i kabinbesättningen gjort sig skyldig till ett våldsbrott kan vara en grundad anledning att hindra personen från att inta sina arbetsuppgifter i kabinen. Ett annat exempel är en situation där polisen misstänker att en innehavare av ett persontillstånd gjort sig skyldig till grovt rattfylleri och äventyrande av trafiksäkerheten.

Verket ska vid underrättandet av arbetsgivaren inte överlåta känsliga uppgifter om orsakerna till återkallandet av licensen eller det medicinska intyget, utan det räcker med uppgiften om att processen för återkallande har inletts. Arbetsgivaren kan utifrån denna anmälan fatta ett ledningsbeslut om att personen tills vidare inte ska tilldelas arbetsuppgifter. Arbetsgivaren gynnas av underrättelsen särskilt i en situation där tillståndshavaren inte själv har underrättat om åtgärderna eller förändringen i hälsotillståndet. På grund av verkets rätt att underrätta får arbetsgivaren uppgiften om att personen är förhindrad att arbeta så tidigt som möjligt, vilket kan vara av betydelse med tanke på genomförandet av ersättande arrangemang. Förändringen kan i viss mån förhindra alltför stora merkostnader och inkomstbortfall för arbetsgivaren, något som kan bli följderna om man till exempel blir tvungen att ställa in ett flyg.

Till skillnad från lagstiftningen som gäller järnvägstrafiken och sjöfarten finns det för luftfartens del ingen allmän bestämmelse utifrån vilken arbetsgivarna ska meddela Transport- och kommunikationsverket namnen på de personer som de har anställda. I 133 a § i lagen om transportservice föreskrivs om besättningskortet som Transport- och kommunikationsverket beviljar luftfartygens besättning på ansökan. Till ansökan ska fogas en försäkran av innehavaren av operativ licens om att sökanden är anställd hos innehavaren. För det första gäller bestämmelsen dock endast luftfartygens flyg- och kabinbesättningar och inte dem som arbetar vid luftfartens markorganisationer. För det andra ansöker enligt Transport- och kommunikationsverket inte flygbolagen systematiskt besättningskort för sina anställda eftersom den flygande personalen alternativt kan använda sina pass som resedokument för att röra sig utomlands. Besättningskortet ger således för den flygande personalens del inte heller heltäckande och pålitlig information om vilket flygbolag var och en arbetar för.

Det är ändå viktigt att Transport- och kommunikationsverket kan underrätta arbetsgivaren om att åtgärder för att återkalla ett certifikat eller ett medicinskt intyg vidtagits ens i det fall att verket känner till vem som är arbetstagaren eller att detta går att utreda. Det ska vara möjligt att fråga personen själv eller flygbolaget om denna uppgift eftersom det i Finland finns ett mycket begränsat antal bolag som utövar internationell passagerartrafik. Flygledarnas arbetsgivare i Finland är alltid Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab. Dessa är med tanke på bestämmelsen de mest centrala persongrupperna eftersom deras inverkan på flygsäkerheten är stor. En pilot som arbetar för ett företag som till exempel utför flygfotografering eller annat bruksflyg kan inte äventyra säkerheten för ett lika stort antal personer.

Vid brottsmisstanke har polisen möjlighet att vid förhör utreda personens arbetsgivare och meddela denna till Transport- och kommunikationsverket med stöd av 50 § i luftfartslagen och 197 § i lagen om transportservice. Även en läkare kan med stöd av 50 § i luftfartslagen underrätta Transport- och kommunikationsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet och läkaren kan ha kännedom om personens arbetsgivare. På den blankett som en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården använder när denne meddelar Transport- och kommunikationsverket att de medicinska förutsättningarna inte uppfylls frågas också om patientens arbetsgivare (blankett Y 401r Meddelande av yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården om att de medicinska förutsättningarna inte uppfylls).

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket själv tillgång till en förteckning över innehavare av drifttillstånd och operativa licenser. År 2023 bedrevs flygtrafik med trafikflygplan, det vill säga med så kallade stora passagerarplan, av två företag i Finland, Finnair Abp och Nordic Regional Airlines Oy (Norra), så med tanken på rätten att underrätta arbetsgivaren är antalet mest centrala arbetsgivare inte stort.

#### *Ingripande i luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan*

Enligt förslaget fogas till 141, 143, 146–148 § i luftfartslagen och till 245 och 249 § i lagen om transportservice bestämmelser utifrån vilka Transport- och kommunikationsverket har möjlighet att ge en anmärkning eller varning eller i sista hand förbjuda en person att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller förbjuda en organisation att bedriva den luftfartsrelaterade verksamheten i fråga tills vidare eller temporärt även då man för uppgiften eller verksamheten i fråga enligt nationell eller EU-lagstiftning inte behöver tillstånd eller behöver göra en anmälan. Den gällande regleringen gör det möjligt att ingripa enbart i tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet.

Verksamhet som inverkar på flygsäkerheten och som inte kräver myndighetstillstånd eller anmälan till en myndighet kan finnas till exempel i underleverantörskedjor i anslutning till flygplatsens funktioner. Även flygverksamhet som grundar sig på delägarship, där en person eller ett företag skaffar en andel i ett luftfartyg eller i en organisation som förvaltar det och därigenom får tillgång till företagets övriga flygmateriel, kräver i nuläget inte tillstånd och är inte anmälningspliktig. Likaså krävs det inte alltid tillstånd eller anmälan för ansvarspersoner för flyg- och underhållsorganisationer samt utbildningsorganisationer inom luftfarten, men på grund av upprepade brott mot bestämmelserna eller försummelser kan det vara nödvändigt att av säkerhetsskäl förbjuda personen att ha hand om uppgiften i fråga. Det är redan möjligt att ge en anmärkning eller varning till en ansvarsperson med stöd av 141 § i luftfartslagen och 245 § i lagen om transportservice, men lagen om transportservice gör det för närvarande inte möjligt att förbjuda någon att ha hand om uppgiften. Även sådan verksamhet som inte kräver tillstånd, godkännande eller anmälan ska i sista hand av säkerhetsskäl kunna förbjudas tills vidare eller för viss tid, om Transport- och kommunikationsverket får uppgift om verksamhet som allvarligt



bryter mot bestämmelserna. Bestämmelser om de krav som ställs på ansvarspersoner för organisationer finns i EU:s flygdriftsförordning, förordning om flygande personal och underhållsförordning samt när det gäller utbildningsorganisationer som omfattas av nationell reglering i luftfartsföreskriften TRG M1-7.

Av fjärrpiloter för obemannade luftfartyg krävs enligt EU:s drönarförordning (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947)<sup>8</sup> ett avklarat teoriprov online, men inte alltid ett tillstånd eller en deklARATION. För vissa mer krävande kategorier krävs ändå enligt förordningen ett kompetensbevis för fjärrpiloter, och Transport- och kommunikationsverket utfärdar också bevis över avklarat teoriprov för fjärrpiloter. De här bevisen för fjärrpiloter kan anses ingå i den rätt omfattande definitionen av 'persontillstånd' som finns i 2 § 7 punkten i lagen om transportservice och som redan för närvarande gör det möjligt att tillämpa de administrativa påföljder som föreskrivs i lagen.

På motsvarande sätt krävs alltid att den som använder det obemannade luftfartyget, det vill säga operatören, är registrerad, om driften utförs i den "öppna" kategorin med en apparat som väger över 250 gram eller också lättare, om apparaten har en sensor som kan fånga upp personuppgifter, det vill säga i praktiken en kamera. Operativt tillstånd eller en deklARATION av operatören krävs först vid drift i den "specifika" eller "certifierade" kategorin och det ingår ingen tillståndsprovning av myndigheten vid registreringen. Registreringarna av operatörer för obemannade luftfartyg förs dock in i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice, där de jämföras med anmälningspliktig verksamhet. Således kan det anses att Transport- och kommunikationsverket kan ingripa i operatörens eventuella förseelser mot bestämmelser eller i säkerhetsbrister med stöd av 249 § 5 mom. i lagen om transportservice på motsvarande sätt som vid anmälningspliktig verksamhet.

Exempel på andra flygare för vilka det inte krävs certifikat eller en myndighetsanmälan är skärmflygare och fallskärmshoppare. Deras verksamhet omfattas helt och hållet av nationell reglering. Skärmflygare ska få den utbildning som krävs enligt luftfartsföreskriften OPS M2-9 och de ska uppfylla kraven på ålder, kunskaper, färdigheter och erfarenhet enligt föreskriften. På motsvarande sätt föreskrivs om behörighetskraven för fallskärmshoppare, hoppinstruktörer och fallskärmskontrollanter i luftfartsföreskriften OPS M6-1. Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry upprätthåller för sina egna medlemmar ett licenssystem för fallskärmshoppare och skärmflygare, men dessa är inte sådana myndighetstillstånd eller anmälningar som avses i luftfartslagen.

För bruksflyg (till exempel flygfotografering, kartläggning och malmletning) och kommersiell specialiserad flygverksamhet som omfattas av EU-lagstiftning krävs i allmänhet tillstånd. Enligt 127 § i lagen om transportservice krävs ändå inte bruksflygtillstånd för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter: 1) flygningar för bogsering av segelflygplan, 2) flygningar för fallskärmshoppning, 3) flygningar för övervakning av skogsbränder, 4) statlig eller militär luftfart samt 5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet. I synnerhet flygningar för bogsering och flygningar för fallskärmshoppning utförs vanligen av enskilda hobbyflygare, och då kan eventuella påföljder riktas mot flygcertifikatet i fråga. Däremot kan flygningar för övervakning av skogsbränder också utföras av företag. Myndigheterna ska ha möjlighet att ingripa i deras verksamhet genom en anmärkning eller varning eller i sista hand genom att begränsa verksamheten eller förbjuda verksamheten, om företaget inte följer reglerna eller inte kan driva

---

<sup>8</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (av den 25 maj 2019)

sin verksamhet på ett säkert sätt. De krav som ställs på flygningar för övervakning av skogsbränder och efterspanings- och räddningsflygningar finns i flygföreskriften OPS M1-34. Dessutom ska bestämmelserna i luftfartslagen och bland annat de gemensamma europeiska luftfartsbestämmelserna (kommissionens genomförandeförordning (EU) 923/2012) följas.

#### *Utandningsprov*

Enligt förslaget fogas till luftfartslagen bestämmelser om arbetsgivarens rätt att förplikta en arbetstagare eller en underleverantörs arbetstagare som ingår i luftfartygets besättning eller som utför en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten att lämna ett utandningsprov för att utreda om arbetstagaren är påverkad av alkohol under arbetstiden. Genom de föreslagna bestämmelserna blir det möjligt att besluta om utandningsprov i fråga om de uppgifter där det bedöms vara nödvändigt. Förslaget inverkar inte på nuläget när det gäller kravet på helnykterhet som framgår av 170 och 177 § i luftfartslagen i de uppgifter som den föreslagna rätten att utföra utandningsprov gäller.

Med stöd av 177 § i luftfartslagen ska, om den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller den som inom markorganisationen i en uppgift som påverkar flygsäkerheten utför sin uppgift trots att personen till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt alkohol eller något annat berusningsmedel så att det i personens organism finns en konstaterbar mängd av ämnet, eller om en person som avses här handlar i strid med de krav som den militära luftfartsmyndigheten med stöd av 170 § 4 mom. ställt i fråga om användning av alkohol eller andra berusningsmedel, om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, denne för användning av berusningsmedel i luftfart dömas till böter.

#### *Flyghinder*

Den reglering i luftfartslagen som gäller flyghinder ändrades den 1 oktober 2023. Under den tid den nya regleringen har tillämpats har det framkommit behov av att precisera bestämmelserna. Det föreslås att regleringen som gäller flyghinder ändras på nytt så att det till ansökan om flyghindertillstånd ska fogas utredningar om hindrets konsekvenser av de leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som är verksamma i Finland och den berörda flygplatsoperatören. Dessutom föreskrivs det att en skälig ersättning kan tas ut för dessa utredningar. Enligt den gällande lagen behöver den som ansöker om tillstånd inte bifoga utredningar till ansökan, utan Transport- och kommunikationsverket skaffar de utredningar som behövs under tillståndsbehandlingen. De som gör utredningarna kan för närvarande inte ta ut någon ersättning för utredningarna.

### **3.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

Det tillägg som föreslås till 143 § i luftfartslagen om myndighetens rätt att underrätta arbetsgivaren om inledande av åtgärder har potentiellt en mycket betydande positiv inverkan på trafiksäkerheten. Ändringen ökar inte tillsynsmyndighetens administrativa börda avsevärt eftersom tillsynsmyndigheten i regel känner till vem som är arbetsgivaren eller kan utreda det och antalet fall per år antas vara litet. För företagen inverkar ändringen på hastigheten på informationsgången och på säkerställandet av arbetsgivarens tillgång till information om tillståndens giltighet och vidare på arbetsskiftsarrangemangen och en eventuellt minskad olycksrisk.

Rätten att underrätta personens arbetsgivare eller uppdragsgivare om att certifikatet eller intyget dragits in skulle i hög grad gälla trafik- och yrkesflygare som arbetar i passagerarflygplans

cockpit samt kabinbesättningen. Enligt statistiken för 2023 fanns det i Finland 1 517 innehavare av ett giltigt trafikflygarcertifikat som Transport- och kommunikationsverket beviljat och 1 149 innehavare av förvärvsflygarcertifikat. I trafikflygplan har kaptenen ofta ett trafikflygarcertifikat och styrmannen ett förvärvsflygarcertifikat. I de ovan nämnda siffrorna har man inte gjort skillnad mellan certifikat för flygplan och certifikat för helikopter, men merparten är certifikat för flygplan. Cirka 3 400 personer hade ett kabinbesättningsintyg.

I medeltal dras yrkespiloters och flygledares medicinska intyg tillfälligt in cirka fem gånger per månad, i allmänhet för en ganska kort tid. Cirka 1–2 intyg återkallas per år. I alla situationer finns det inte behov av att underrätta arbetsgivaren eftersom den medicinska orsaken till indragningen eller återkallandet inte är av sådan karaktär att det finns en säkerhetsgrund för anmälan. Om Transport- och kommunikationsverket skulle ha haft rätt att underrätta arbetsgivaren om att det medicinska intyget dras in eller återkallas, bedömer man att en sådan underrättelse skulle ha lämnats 10–20 gånger per år. För närvarande ansvarar tillståndshavaren själv för den här informationsgången.

År 2023 bedrevs flygtrafik med trafikflygplan, det vill säga med så kallade stora passagerarplan, av två företag i Finland, Finnair Abp och Nordic Regional Airlines Oy (Norra). De här är med tanke på rätten att underrätta arbetsgivaren de mest centrala eftersom följderna av en olycka som orsakas av en pilot med missbruksproblem eller psykiska problem kan vara mycket allvarliga med sådana flygplan. De största flygplanen i denna kategori kan ha hundratals passagerare. Till exempel vid den olycka som drabbade flygbolaget Germanwings 2015 orsakade en styrman som led av psykiska problem 150 personers död genom att avsiktligt flyga in i en bergsvägg. Om flygplan krockar med varandra är skadorna i värsta fall mångdubbla.

Sammanlagt sju företag transporterade passagerare med affärsflyg och taxifyg. Deras plan rymmer från några få till ett tjugotal passagerare åt gången. Ett tiotal företag ordnade rundflyg och charterflyg med helikopter. År 2023 fanns fyra varmluftsballongföretag. Dessutom verkar ett tjugotal flygföretag i Finland som utför bruksflyg. Dessa gör till exempel flygfotograferingar, kartläggningsflyg och olika forskningsflyg, men transporterar inte passagerare.

En annan målgrupp med uppgifter som centralt påverkar flygsäkerheten är flygledarna. Det finns cirka 300 flygledare i Finland. När det gäller flygledare gör EU-lagstiftningen det dock redan möjligt att underrätta arbetsgivaren om ett certifikat återkallas, men inte om ett medicinskt intyg återkallas eller tillfälligt dras in. Dessa processer är dock separata, och ett återkallande eller en tillfällig indragning av ett medicinskt intyg leder inte automatiskt till att certifikatet återkallas. AFIS-personal som tillhandahåller flyginformationstjänst för flygplats på lågtrafikerade flygplatser finns det ett tjugotal av. De sistnämndas betydelse med tanke på flygsäkerheten är mindre eftersom AFIS-personal ger luftfartygen information om till exempel väder, förhållandena på start- eller landningsbanan och funktionsdugligheten när det gäller flygplatsens anordningar, men ger inte tillstånd för start och landning som flygledaren gör. Befälhavaren fattar beslut om att landa på en sådan flygplats utifrån sin egen bedömning.

Det arbete luftfartygens underhållspersonal utför har indirekt en stor betydelse för flygsäkerheten och också för säkerheten på de stora passagerarplan som används vid reguljär- och charterflyg. I Finland har cirka 850 personer ett flygmekanikercertifikat.

Enligt Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry:s medlemsstatistik finns det sammanlagt drygt tusen personer med häng- och skärmflygning som hobby och till och med 3 000 fallskärmsshoppare, om man räknar med alla fallskärmsshoppare som under ett år hoppat åtminstone ett hopp. Dessutom finns det ett okänt antal personer med dessa hobbyn utanför förbundet, eftersom det inte är en skyldighet att registrera sig.

Det tillägg som föreslås till 148 § i luftfartslagen, som gör det möjligt att förbjuda eller begränsa sådan luftfartsrelaterad verksamhet som inte kräver tillstånd eller omfattas av anmälningsskyldighet, har potentiellt en stor betydelse för säkerheten. Sådan verksamhet kan till exempel finnas i underleverantörskedjor för funktioner på flygplatsen. Likaså krävs för närvarande inget certifikat eller annat myndighetsgodkännande för skärmflygare eller fallskärmshoppare, men oförsiktig verksamhet av dem och verksamhet som inte följer reglerna kan äventyra den övriga lufttrafikens säkerhet. Det finns också vissa typer av flygverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan till myndigheten.

I den gällande lagen har myndigheten inte tillräckliga medel för att ingripa i dessa situationer med administrativa påföljder när det ännu inte är fråga om verksamhet som anses vara överträdelser eller brott. En anmärkning eller varning av en myndighet behövs i sådana situationer för att verksamheten ska kunna styras i en säkrare riktning. Om den verksamhet som inte följer reglerna fortsätter ska man i sista hand kunna förbjuda eller begränsa personens eller den luftfartsrelaterade organisationens verksamhet tills vidare eller temporärt.

Den lagändring som möjliggör utandningsprov för arbetstagare främjar luftfartssäkerheten. Personer som utför sådana uppgifter som påverkar flygsäkerheten som avses i 170 § 1 mom. i luftfartslagen kan förpliktas att lämna utandningsprov. Sådana personer är åtminstone de som arbetar på trafikflygplatsens behörighetsområden, utför operativa och tekniska uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller utför chefsuppgifter inom flygsäkerheten, luftfartygets flygande personal och personal med uppgifter inom färdplanering, personal med tillstånd att röra sig på trafikflygplatsens behörighetsområden, trafikflygplatsens säkerhetskontrollanter och trafikflygplatsens väktare. Lagändringen bedöms stödja kravet på drogfrihet inom luftfarten.

### 3.2.1 Konsekvenser för företagen

Den lagändring som gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att underrätta om det vidtagits åtgärder för att återkalla ett certifikat eller behörighetsbevis gör informationsgången snabbare och tryggare när det gäller en förändring i en behörighet hos en person som är anställd vid företaget. Verket kan underrätta den bekräftade arbetsgivaren eller uppdragsgivaren nästan omedelbart när informationens betydelse för tillståndshavarens förutsättningar att sköta sin uppgift har bedömts och behovet att lämna underrättelse identifierats. Arbetsgivaren fattar beslut om förordnande till arbetsskift när ett slutligt beslut om återkallande av certifikat ännu inte har fattats. Den föreslagna ändringen har positiva konsekvenser för företagen då den ökar företagets visshet om att myndigheten kan lämna en underrättelse omedelbart då det finns behov för det. Denna konsekvens är permanent. För ett företag kan det att man får informationen utan fördröjning innebära små kostnadsbesparingar eftersom det till exempel finns mer tid att ordna med en ersättande arbetstagare. Mer betydande kostnadsbesparingar kan uppstå till exempel i en situation där det att man får informationen gör det möjligt för företaget att tillhandahålla tjänsten genom ersättande arrangemang, en tjänst som man annars skulle ha varit tvungen att ställa in på grund av personalbrist. Ändringen tryggar kontinuiteten i företagets verksamhet och kan medföra besparingar. Som helhet bedöms de dock som små, eftersom de situationer som kräver underrättande är relativt sällsynta.

Dessutom föreslås ändringar i luftfartslagen och lagen om transportservice som gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att utifrån säkerhetsgrunder temporärt förbjuda eller begränsa sådan verksamhet som inte kräver tillstånd eller som inte omfattas av anmälningsskyldighet. Att förbjuda eller begränsa verksamheten tills vidare eller temporärt är en säkerhetsåtgärd som kan inverka väsentligt på företagets verksamhet. Att förbjuda verksamheten ska vara en sista utväg som endast används om de inledande åtgärderna, det vill säga anmärkning eller varning,

inte har lett till att de förfaranden som försämrar säkerheten har rättats till och att man inte anser att tillräcklig effekt nås genom begränsning.

Ändringarna har ekonomiska konsekvenser för företagen, som till exempel eventuella inkomstbortfall för aktörer vars verksamhet myndigheten begränsar eller förbjuder. Företag som till exempel köper tjänster som underleverans, tjänster i vars tillhandahållande myndigheten kan ingripa på grund av ändringen, kan orsakas merkostnader för anskaffning av en ny tjänsteleverantör. Förslaget orsakar inte företagen betydande ekonomiska konsekvenser om det är möjligt att fortsätta verksamheten när säkerhetsbristerna tillbörligt avhjälpes. För de företag som snabbt åtgärdar bristerna är de negativa konsekvenserna kortvariga. I situationer där kundavtal hävs är konsekvenserna dock mer betydande.

Den lagändring som möjliggör utandningsprov för arbetstagare kan medföra bestående besparingar för flygbolagen och de företag som betjänar dem, eftersom det att arbetsgivare utför utandningsproven sannolikt sparar arbetstid i jämförelse med myndighetsförfarandet, vilket bidrar till smidigare ersättande personarrangemang och till att tidtabellerna för affärsverksamheten hålls. Vid behov är det enklare att ordna med en ersättande arbetstagare om det finns mer tid.

Det krav som ingår i bestämmelsen om att arbetsgivaren ska se till att ett antidrogprogram ingår i arbetstagarnas företagshälsovårdstjänster inverkar inte nämnvärt på nuläget. I företagshälsovårdstjänsterna ska också enligt lagen om företagshälsovård ett antidrogprogram ingå om narkotikatest utförs på arbetsplatsen. Det är möjligt att gällande antidrogprogram behöver uppdateras eftersom möjligheten för arbetsgivaren att låta arbetstagarna utföra utandningsprov som ett förfarande för att försäkra sig om drogfrihet tillkommer genom ändringen. En mer omfattande användning av utandningsprov än tidigare kan förbättra arbetsgivarens möjligheter att i rätt tid vidta åtgärder för att stödja arbetsförmågan i ett tidigt skede.

Lagändringen kan medföra små men upprepade kostnader för företagen i anslutning till anskaffning och användning av alkometrar. Utandningsproven kan utföras med ett sållningsinstrument. Detta förutsätter att ett positivt resultat verifieras med ett annat sållningsinstrument. Priserna på sållningsinstrument som lämpar sig för professionellt bruk varierar från trehundra till tusen euro. Priset på en precisionsalkometer är cirka 10 000 euro, och det resultat den ger behöver inte verifieras med en annan apparat eller blodprov. Utöver anskaffningskostnaderna medför användningen av alkometern och kalibreringen av den kostnader med jämna mellanrum. De totala kostnaderna för anskaffningen av den utrustning som krävs för testningen beror på hur många och hurdana alkometrar företaget behöver och hur det skaffar dem. Vid den tidpunkt då propositionen skrivs har en del av arbetsgivarna inom luftfarten redan precisionsalkometrar i användning.

Som en eventuell önskad effekt har man vid beredningen identifierat risken för ökad användning av andra berusningsmedel än alkohol. En sådan utveckling bedöms dock allmänt osannolik inom luftfarten, eftersom det finns ett allmänt krav på drogfrihet i fråga om användningen av psykoaktiva substanser när man utför uppgifter som omfattas av testningen. Genom utandningsprov kan man indirekt påverka användningen av psykoaktiva substanser, eftersom det i och med utandningsprov kan uppstå misstankar hos arbetsgivaren om möjlig annan berusning än av alkohol, och saken kan utredas separat och från fall till fall inom företagshälsovården.

Den ändring som gäller ansökan om flyghindertillstånd och enligt vilken det till ansökan om flyghindertillstånd ska fogas utredningar om hindrets konsekvenser av de leverantörer av

tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och den berörda flygplatsoperatören har konsekvenser för företagen.

De som ansöker om flyghindertillstånd är en mycket heterogen grupp och de projekt som man ansöker om flyghindertillstånd för kan vara mycket olika till sin natur. Tillstånd kan ansökas av ett multinationellt storföretag eller en liten byggföretagare. De sökandes förutsättningar att skaffa olika utredningar till stöd för sin ansökan kan variera avsevärt. Kostnaderna för utredningarna kan bli relativt höga jämfört med de totala kostnaderna för ett projekt som behöver tillstånd. Det finns också en risk för att kostnaderna för utredningarna blir så hög att den utgör ett hinder för att genomföra projektet.

Arbetet för den som ansöker om flyghindertillstånd ökar också om man övergår till en modell där sökanden själv i stället för att bara utträta ärenden hos myndigheten ska skaffa utredningar av andra parter innan ansökan lämnas in. För att kunna skaffa de utredningar som krävs behöver sökanden i regel uppgifter om de flygprocedurer som används, flygplatsernas hinderbegränsade ytor samt trafikvolymen. I Finland finns för närvarande två leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. EU-lagstiftningen gör det möjligt också för aktörer från andra länder att komma in på marknaden i Finland, men tills vidare finns det inget sådant utbud. Uppgifter om flygplatsernas hinderbegränsade ytor fås av flygplatsoperatören. Den mest betydande flygplatsoperatören i Finland är Finavia Abp, som upprätthåller 20 flygplatser. Förutom den finns fyra andra flygplatsoperatörer i Finland, och cirka 70 mindre flygplatser. Leverantören av flygtrafikledningstjänsten och flygplatsoperatörerna har uppgifter om trafikvolymerna.

Om den som ansöker om flyghindertillstånd ska inhämta förhandsutredningar av leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och den flygplatsoperatör eller de flygplatsoperatörer som berörs av flyghindret, blir processen för ansökan om flyghindertillstånd betydligt mer komplicerad för den som ansöker. Den som gör utredningen kan ta ut en ersättning för tjänsten. Detta höjer antagligen på totalkostnaderna för den som ansöker om flyghindertillstånd i förhållande till nuläget, där den som ansöker endast betalar en tillståndsavgift till Transport- och kommunikationsverket. Prissättningen av de utredningar som fogas till ansökan ska vara skälig. I lagen föreslås inget fast pris eller prisintervall för utredningarna eftersom den arbetsmängd som krävs för att utreda konsekvenserna av det flyghinder man ansöker om kan variera avsevärt från fall till fall. Som någon slags jämförelsepunkt kan den prisnivå användas som Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab tog ut för de utredningar som behövdes till ansökan före lagändringen som trädde i kraft i oktober 2023. Då bestämdes priset utifrån höjden på det hinder man ansökte om och var 240–750 euro per utredning. Uppgifter om motsvarigheten mellan den prislista som då användes och kostnaderna för utredningen finns inte att tillgå.

De företag som gör utredningar om flyghindrens konsekvenser, det vill säga leverantörerna av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och flygplatsoperatörerna, kan ta ut en avgift av den som ansöker om flyghindertillståndet för utredningen, så för dem som gör utredningarna är de ekonomiska konsekvenserna positiva. På motsvarande sätt som man ovan beskriver storleken på de kostnader som orsakas sökanden av flyghindertillstånd, är det inte möjligt att bedöma storleken på intäkterna för den som gör utredningarna, eftersom avsikten inte är att föreskriva om prissättningen av utredningarna.

Regionalt kan man uppskatta att flyghindertillstånd till största delen söks i närheten av stora städer till vilka särskilt högt byggande koncentreras. Å andra sidan genomförs till exempel vindkraftsprojekt och byggande av antenner extensivt på Finlands mark- och vattenområden.

### 3.2.2 Konsekvenser för yrkesutövare och personal

Det föreslås att det till luftfartslagen och lagen om transportservice fogas bestämmelser om rätt för Transport- och kommunikationsverket att underrätta en persons arbetsgivare eller uppdragsgivare om dennes flygcertifikat, kabinbesättningsintyg eller persontillstånd för den som arbetar vid luftfartens markorganisation återkallas, ändras eller begränsas, eller om det medicinska intyg eller den medicinska rapport som förutsätts för en uppgift dras in. Transport- och kommunikationsverket har även rätt att lämna en underrättelse till arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om något av de ovan nämnda tillstånden tillfälligt dras in. Rätten att underrätta gäller dessutom då dessa åtgärder vidtas, vilket säkerställer att arbetsgivaren eller uppdragsgivaren får uppgiften i rätt tid. Utifrån tidigare år bedömer Transport- och kommunikationsverket att det finns behov att lämna underrättelse i genomsnitt i 10–20 fall per år.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning lyckas myndigheten i de flesta fall utreda uppgifterna om arbetsgivaren. I det meddelande om de medicinska förutsättningarna som myndigheten tar emot formbundet av en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården ingår uppgiften om arbetsgivaren i regel i uppgifterna om patienten, det vill säga tillståndshavaren. Det underrättas inte om att åtgärder vidtagits om man inte är säker på vem arbetsgivaren är. Även när det gäller piloter som arbetar som frilansare för flera företag har Transport- och kommunikationsverket inte nödvändigtvis uppgift om alla uppdragsgivare. I en situation där den kända arbetsgivaren är ett utländskt företag förmedlas inte uppgiften om att åtgärder gällande tillståndet vidtagits eftersom det finns nationella skillnader i samarbetet mellan myndigheter och informationsförmedlingen mellan myndigheter.

För en frilansande pilot som verkar som yrkesutövare är det att själva certifikatet eller det medicinska intyget dras in, begränsas eller återkallas i sig naturligtvis av avgörande betydelse med tanke på yrkesverksamheten. Den nu föreslagna rätten för Transport- och kommunikationsverket att underrätta uppdragsgivaren om saken är däremot endast en säkerhetsåtgärd i den händelse att piloten själv försöker flyga trots att hans eller hennes certifikat har återkallats eller dragits in eller att piloten inte iakttar kravet i punkt MED.A.020 i bilaga IV till EU:s förordning om flygande personal, enligt vilket innehavare av certifikat inte vid något tillfälle får utöva de befogenheter certifikatet eller tillhörande rättigheter eller godkännanden ger om de är medvetna om någon försämring av sitt hälsotillstånd som skulle kunna göra vederbörande oförmögen att utöva de befogenheterna på ett säkert sätt.

Den lagändring som möjliggör utandningsprov för arbetstagare bedöms inte ha betydande konsekvenser för arbetstagare som utför en arbetsuppgift ombord på ett luftfartyg eller en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten. De arbetstagare som ändringen gäller omfattas också för närvarande av kravet på helnykterhet enligt luftfartslagen i sina arbetsuppgifter. I nuläget kan arbetsgivarna endast utföra utandningsprov som är frivilliga för personalen. Lagändringen har positiva konsekvenser för arbets säkerheten för dem som utför uppgifter ombord på luftfartyg. Lagändringen kan dock ha betydande negativa och långvariga konsekvenser för en enskild arbetstagare om det vid ett utandningsprov som arbetsgivaren har förpliktat arbetstagaren att utföra framgår att arbetstagaren berusad utför arbetsuppgifter ombord på ett luftfartyg eller en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

I propositionen förutsätts det att testresultatet verifieras innan eventuella arbetsrättsliga påföljder påförs. De negativa konsekvenserna för arbetstagaren kan orsakas av arbetsrättsliga påföljder, till exempel varning eller uppsägning, samt eventuella straffrättsliga påföljder. Om arbetstagaren är berusad under arbetstiden kan tröskeln för uppsägning överstigas. De negativa

konsekvensernas varaktighet varierar avsevärt. Man har strävat efter att förebygga och minska de negativa konsekvenserna för arbetstagarna genom att precisera propositionen utifrån remissvaren så att slumpmässig testning eller regelbunden testning ska utföras utanför arbetstiden, omedelbart innan arbetsskiftet börjar. På detta sätt inleder en arbetstagare som kommer till arbetsskiftet inte sina arbetsuppgifter före ett slumpmässigt utandningsprov. Denna ändring av tidpunkten för utandningsprovet bedöms direkt främja hänvisningen till vård av arbetstagare som använder berusningsmedel. Införandet av praxis med regelbundna utandningsprov kan bidra till att arbetstagare söker vård på eget initiativ.

Förslaget som gäller utandningsprov har efter remissbehandlingen preciserats också så, att de olika uppgifternas olika betydelse för säkerheten kan beaktas när man bedömer hur ofta slumpmässiga utandningsprov ska genomföras. Att låta dem som arbetar med uppgifter som är viktigast för säkerheten utföra utandningsprov oftare än andra, eller till och med regelbundet, förbättrar säkerheten genom att de resurser som behövs för testningen riktas ditåt där de bedöms ha de största effekterna.

Förslaget har utifrån säkerhetsgrunder och för att säkerställa likvärdig behandling ändrats så att arbetsgivaren utöver sina egna arbetstagare får låta sina underleverantörers arbetstagare som ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg utföra utandningsprov. På så sätt skulle de negativa konsekvenserna av ett eventuellt positivt testresultat jämligt riktas på dem som arbetar i dessa uppgifter och arbetarskyddsaspekten uppnås mer övergripande. När det gäller en underleverantörs arbetstagare inverkar också villkoren i underleverantörsavtalet på personalens ställning, och det är möjligt att nya arbetsskift inte längre utdelas till en underleverantörs arbetstagare efter ett positivt resultat av ett utandningsprov. I ett sådant fall kan påföljden vara särskilt betydande för arbetstagaren, med beaktande av det begränsade antalet potentiella arbetsgivare.

### 3.2.3 Konsekvenser för myndigheterna

Lagändringen gör det möjligt att förmedla information från Transport- och kommunikationsverket till arbetsgivaren eller uppdragsgivaren när verket har fått ett meddelande om misstanke om att de medicinska förutsättningarna inte uppfylls eller om brott. I praktiken innebär detta till exempel ett meddelande från en läkare om att ett medicinskt intyg för en pilot, flygledare eller AFIS-personal eller en medicinsk rapport för kabinbesättning dras in eller en uppgift från polisen om brottsmisstanke. Transport- och kommunikationsverket kan på grund av den föreslagna ändringen förmedla uppgiften till arbetsgivaren nästan omedelbart efter att informationens betydelse för tillståndshavarens förutsättningar att sköta sin uppgift har bedömts och behovet att underrätta identifierats.

Den föreslagna rätten att underrätta stärker effekten av Transport- och kommunikationsverkets åtgärder eftersom arbetsgivaren omedelbart kan få uppgiften om att åtgärder vidtagits för återkallande och genast efter att ha fått uppgiften kan besluta om personen kan inta sitt arbetsskift. Att påskynda tillgången till informationen kan ha stor betydelse för säkerheten. De olika skedena i processen för återkallande av ett certifikat eller en behörighet kan med höranden ta flera veckor, och det är möjligt att den berörda parten genom sin egen verksamhet fördröjer processen till exempel genom att undvika delfående. Samma brist gäller det snabbare interimistiska beslut om avbrytande av verksamheten medan ärendet behandlas som avses i 143 § i luftfartslagen och i 242 § i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverket kan omedelbart fatta ett sådant beslut, men uppgiften om avbrytande når inte arbetsgivaren om inte den berörda parten själv framför det. Dessutom kan beslutet om avbrytande inte träda i kraft om personen undviker delfående.



Den föreslagna ändringen ökar inte myndigheternas arbetsmängd och skapar inte nya resursbehov, och ändringen medför inga nya kostnader för den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att underrätta arbetsgivaren kan medföra små besparingar för polisen till exempel i situationer där den berörda personen inte längre behöver nås för att få ett certifikat eller ett medicinskt intyg som ska återkallas eller som redan återkallats i besittning. Vid beredningen har kostnadseffekterna som helhet för myndigheterna beräknats som små.

Alkoholtestning av arbetstagarna på det sätt som föreslås, utförda av arbetsgivaren, främjar arbets säkerheten och är en arbetarskyddsåtgärd. Egenkontroll är ett ändamålsenligt alternativ också av den orsaken, att övervakningen inte binder polisens eller hälsovårdsmyndighetens resurser. Om resultatet av utandningsprovet överstiger gränsvärdet för fylleri i lufttrafik enligt 23 kap. 6 § i strafflagen (minst 0,22 milligram alkohol per liter i utandningsluften) när personen utför en uppgift som direkt påverkar flygsäkerheten, ska misstanke om berusning anmälas till polisen. Det är sannolikt att den positiva inverkan på säkerheten som ändringen medför skulle uppnås mycket snabbt i och med att lagen träder i kraft eftersom det är motiverat att anta att arbetsgivarna i och med detta kommer att ta i bruk utandningsprov i större utsträckning än för närvarande. Effekten på arbetarskyddet är omedelbar, permanent och på grund av luftfartens karaktär även gränsoverskridande. När resultatet av ett utandningsprov som arbetsgivaren utfört ger anledning att anmäla misstanke om berusning till polisen, verifieras berusningen ännu inom hälso- och sjukvården eller av polisen.

Den ändring som gäller förfarandet för flyghindertillstånd har en förtydligande inverkan på Transport- och kommunikationsverkets roll som tillståndsmyndighet och för de berörda parternas roller. Inverkan är permanent för verket och återkommande för flera parter. Genom de ändringar som föreslås i 1 mom. förtydligas momentets förhållande till skyldigheten att höra parter enligt 34 § i förvaltningslagen (434/2003). Genom bestämmelsen preciseras skyldigheten att höra parterna.

### 3.2.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Myndighetens rätt att underrätta arbetsgivarna om återkallande och indragning av persontillstånd kan i och med att den påskyndar informationsgången till och med förhindra uppkomsten av risksituationer. De potentiella följderna av risksituationer kan vara av olika slag, allt från en mindre händelse till en betydande allvarlig olycka. Det är inte alltid möjligt att göra en systematisk bedömning av konsekvenserna eftersom det inte finns material för beräkning av ändringar i sannolikheten för händelser. Genomförandet av åtgärden skulle i vilket fall som helst vara förenlig med den särskilt starka säkerhetskulturen inom luftfarten och förebyggandet av risker.

Också förslaget om alkoholtestning av arbetstagare och möjligheten att ingripa i flygverksamhet som medför risker är åtgärder som är förenliga med säkerhetskulturen inom luftfarten och med förebyggandet av risker. Inte heller i fråga om dessa är det möjligt att göra en kvantitativ konsekvensbedömning på grund av att material saknas.

Syftet med den ändring som föreslås i 158 a § 2 mom. i luftfartslagen är att myndigheten vid avgörandet av ett ärende ska få de uppgifter som behövs i samband med ansökan och att de centrala parterna i ansökan om flyghindertillstånd, det vill säga leverantörerna av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och flygplatsoperatörerna, får en ersättning för de utredningar de gör. Myndigheten ska utarbeta anvisningar till de sökande om hur de ska skaffa de utredningar som ska fogas till ansökan. Att ta emot och behandla mer kompletta ansökningar

som innehåller de utredningar som behövs minskar myndighetens arbetsbörda jämfört med nuläget och minskar eller undanröjer behovet av att skaffa separata utredningar. Det bör dock beaktas att Transport- och kommunikationsverket i enlighet med förvaltningslagen ska höra parterna i ett ansökningsärende som gäller flyghindertillstånd.

## **4 Alternativa handlingsvägar**

### **4.1 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet**

Praxisen varierar i de övriga nordiska länderna. I en del av länderna kan myndigheten underrätta arbetsgivaren om certifikatet eller det medicinska intyget återkallats, men på grund av integritetsskydd anges inte orsaken till återkallandet och inte ens om det är certifikatet eller intyget som återkallats. Myndigheten kan också kräva att innehavaren av certifikatet eller det medicinska intyget ska lämna in det redan när processen för återkallandet inleds, före beslutet fattas. I en del länder görs ingen anmälan om återkallande eller att processen inletts.

Den nationella behandlingen av flyghinder och olika aktörers roller varierar stort mellan olika länder också inom Europeiska unionen, så det går inte att göra någon jämförelse till denna del. I internationella standarder och i EU-lagstiftningen definieras vad som betraktas som flyghinder och på vilket sätt information om flyghinder ska offentliggöras.

### **4.2 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Under beredningen har det inte framkommit några alternativa sätt att precisera regleringen om underrättande om att åtgärder vidtagits för att återkalla ett certifikat eller ett behörighetsbevis än genom att föreslå Transport- och kommunikationsverket rätt att underrätta arbetsgivaren om att åtgärder vidtagits som gäller certifikat eller bevis.

Som ett alternativ till att föreskriva om rätt att underrätta bedömdes också alternativet att föreskriva om skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att underrätta. Det förpliktande alternativet ansågs inte motiverat med tanke på främjandet av säkerheten. Detta skulle avsevärt öka både myndighetens och arbetsgivarnas arbetsmängd i jämförelse med den modell som föreslås eftersom antalet underrättelser skulle vara flerfaldigt. För verket skulle alternativet till exempel innebära att tillståndshavarens arbetsgivare ska utredas också i situationer som inte bedöms vara förenade med ett sådant eventuellt säkerhetsshot som beskrivs i propositionen. Underrättelseskyldigheten skulle dessutom vara problematisk med tanke på att verket inte nödvändigtvis kan utreda alla uppdragsgivare som tillståndshavaren har till exempel i fråga om dem som arbetar som frilansare. I det förpliktande alternativet bedömer inte flygsäkerhetsmyndigheten säkerhetsgrunderna för underrättelsen, och då överförs bedömningen av uppgiftens betydelse till arbetsgivaren, som inte nödvändigtvis kan bedöma situationen utifrån den begränsade information som verket i sin underrättelse kan ge.

Som ett alternativ till den föreslagna regleringen om Transport- och kommunikationsverkets metoder att ingripa i sådan luftfartsrelaterad verksamhet som inte är tillståndspliktig eller omfattas av anmälningsplikt, kan begäran om utredning enligt förvaltningslagen utnyttjas. En begäran om utredning skulle kunna skickas om verket fått uppgift om misstanke om verksamhet som strider mot reglerna. För en del aktörer kan begäran om utredning fungera på samma sätt som en anmärkning eller varning, men den gör det inte möjligt att vid behov förbjuda eller begränsa verksamheten, om de brister som inverkar på säkerheten inte rättas till. Detta alternativ främjar inte flygsäkerheten på det sätt som avses i propositionen.

Om en enskild person som arbetar i sådana uppgifter som påverkar flygsäkerheten som avses i 170 § i luftfartslagen bryter mot reglerna, kan Trafik- och kommunikationsverket kontakta personens arbetsgivare som sedan kan sköta anmärkningar, varningar och eventuella sanktioner. Detsamma gäller skärmflygare och fallskärmshoppare som är aktiva i en flygklubb. Om verksamheten som strider mot reglerna eller äventyrar säkerheten ändå är allmänt accepterad och konsekvent praxis inom företaget eller klubben, leder en kontakt från Transport- och kommunikationsverket utan möjlighet till påföljder inte nödvändigtvis till att situationen rättas till.

I underleverantörskedjor ansvarar den organisation som genomför upphandlingen också för att underleverantörernas verksamhet är säker och att den följer reglerna, eftersom underleverantören är verksam inom ramen för beställarens godkännande (till exempel punkt ORO.GEN.205 i bilaga III till flygdriftsförordningen). Om problem med säkerheten dock förekommer endast inom ett visst delområde av verksamheten och i ett visst underleverantörsföretags verksamhet är det inte ändamålsenligt att förbjuda eller begränsa hela verksamheten, även om huvudorganisationen har ett tillstånd som beviljats av Trafik- och kommunikationsverket eller är anmälningspliktigt, varvid det enligt gällande lagstiftning är möjligt att ingripa i verksamheten.

Som alternativ till de föreslagna ändringarna som gör det möjligt att låta utföra utandningsprov skulle det ha varit att möjligt att möjliggöra utandningsprov för arbetstagare genom ändringar i strafflagen och tvångsmedelslagen (806/2011). För att kunna använda metoder enligt tvångsmedelslagen förutsätts dock en misstanke enligt strafflagen. En polisman eller någon annan tjänsteman som nämns i 9 kap. 2 § 1 mom. kan med stöd av tvångsmedelslagen ålägga föraren av ett motordrivet fordon och den som utför något annat uppdrag som nämns i 23 kap. i strafflagen att genomgå ett prov för att konstatera om personen eventuellt har intagit alkohol eller något annat berusningsmedel. De metoder som anges i tvångsmedelslagen gäller inte situationer som strider mot 170 § i luftfartslagen. En sådan situation är en misstanke om att en person som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten har en konstaterbar mängd alkohol i blodet. En alternativ handlingsväg är att strafflagen ändras så att regleringen som gäller fylleri i lufttrafik också gäller uppgifter som hör till förberedelserna för en flygning.

Det finns många grunder för de föreslagna ändringarna av luftfartslagen och samarbetslagen: tröskeln för utandningsprov behöver inte vara densamma som tröskeln för brottsmisstanke, det skulle vara möjligt att utföra slumpmässiga utandningsprov och konsekvenserna för myndigheterna är små eftersom utandningsproven för arbetstagare inte binder polisens resurser. Konsekvenserna som de föreslagna ändringarna har för att främja säkerheten inom luftfarten har bedömts vara mer omfattande än i den alternativa modellen. Fördelen med den föreslagna modellen är att uppfyllandet av kravet på drogfrihet kan följas upp som en arbetarskyddsåtgärd, varvid tröskeln för att utföra utandningsprov är lägre än i tvångsmedelslagen. På detta sätt kan man reagera på situationer där arbetstagaren på basis av utandningsprovet har intagit alkohol och inte bara på mer allvarliga gärningar enligt 23 kap. i strafflagen.

Som ett alternativ till den föreslagna ändringen som enbart gäller alkoholtestning bedömdes i samband med beredningen även möjliggörande av narkotikatestning på arbetsplatsen med snabbtest som görs som salivprov. Att göra det möjligt att låta arbetsgivaren utföra slumpmässiga narkotikatest, på motsvarande sätt som det föreslås i fråga om alkoholtestning, skulle vara en åtgärd i enlighet med EU:s flygdriftsförordning. Alternativet skulle vara en effektivare och mer systematisk ändring med tanke på förebyggande och upptäckt av användning av psykoaktiva substanser. I flygdriftsförordningen (EU) 965/2012, bilaga IV, förpliktas operatörer skilt att utarbeta och genomföra ett objektiva, transparent och icke-diskriminerande förfarande för att upptäcka och förebygga fall av missbruk av psykoaktiva

substanser (alkohol och andra berusningsmedel) hos sin flyg- och kabinpersonal och annan personal med säkerhetskritiska uppgifter. Enligt ministeriets bedömning är narkotikatestning, på det sätt som bedömts vid beredningen, förenad med omfattande utredningsbehov som gäller narkotikatestning, behandling av testresultat och eventuella straffrättsliga påföljder. Ändringen kan förutsätta lagändringar också i annan sektorlagstiftning.

Enligt 14 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004) ska provtagning utföras av yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Prover kan således endast tas av personer som avses i 2 § i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) och som har tillräcklig utbildning, kompetens och yrkesskicklighet för uppgiften. Reglering som gör det möjligt att utföra test på arbetsplatsen, med snabbtest för narkotika och av någon annan än en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården, är förenad med betydande juridiska frågor som enligt ministeriets bedömning bör utredas grundligt i ett separat projekt. Det finns skäl att bereda ett sådant projekt tillsammans med de ministerier som bereder den lagstiftning som ärendet i väsentlig grad hänför sig till. Dessutom ska man vid beredningen beakta till exempel skillnader som beror på straffbarheten vid användning av narkotika, som inte är förknippade med alkoholtestning. I nuläget utförs narkotikatest inom ramen för lagen om integritetsskydd i arbetslivet som en del av företagshälsovårdstjänsterna, i samband med hälsoundersökning vid nyanställning eller hälsoundersökningar som görs med jämna mellanrum. Liksom i fråga om alkohol kan arbetsgivaren också i fråga om narkotika bedöma om arbetstagaren eventuellt är berusad också utan narkotikatest.

Regleringen om förfarandet för flyghindertillstånd reviderades genom en lagändring som trädde i kraft i oktober 2023. Den reglering som gällde före denna ändring ansågs inte fungera, men å andra sidan har det uppstått problem vid tillämpningen av den gällande lagen.

Som en lösning granskades ett alternativ där myndigheten betalar ersättning till den som gör utredningen för att de producerar utredningen som experttjänst. Det konstaterades dock att det fanns betydande problem med detta alternativ: det skulle vara oklart i vilken mån till exempel ett avgiftsbelagt expertutlåtande av leverantören av flygtrafiktjänster skiljer sig från det utlåtande som leverantören av flygtrafikledningstjänster lämnar som part. Om den som gör utredningen i sin utredning framför synpunkter om hindrets konsekvenser för de tjänster som den som gör utredningen själv erbjuder, såsom flygtrafikledningstjänster eller utformningen av flygprocedurer, är det de facto fråga om ett utlåtande av en part. Ett sådant utlåtande kan inte anses vara självständigt och oberoende, egenskaper som normalt förväntas av en tjänst som man skaffar av en expert.

Ett annat problem med detta alternativ är, att om myndigheten betalar ersättning till en part borde motsvarande ersättning också betalas till de andra parterna. För varje ansökan om flyghindertillstånd kan flera parter identifieras.

Som ett annat alternativ granskades en modell där den som lidit skada på grund av flyghindret skulle kunna ansöka om ersättning av den som innehar flyghindertillståndet för den ekonomiska olägenhet som orsakats. Om man till exempel på en flygplats varit tvungen att förnya flygprocedurerna på grund av ett flyghinder eller leverantören av flygtrafikledningstjänster varit tvungen att förnya sina verksamhetsmodeller, skulle aktören kunna ansöka om ersättning för olägenheten av innehavaren av flyghindertillståndet.

Problemet med detta alternativ konstaterades vara att beslut om begränsningar och förbud i luftrummet görs med stöd av 11–11 d § i luftfartslagen av statsrådet eller Transport- och kommunikationsverket. Det kan alltså inte anses att till exempel den som planerar flygprocedurer genom att utforma en viss flygprocedur kan få någon slags företrädesrätt till

luftrummet som begränsar annan näringsverksamhet. I regel följs inte heller principen för tidsprioritet. Därför kan man inte utgå från att till exempel den som planerat en viss flygprocedur får företräde till det luftrum som används för flygproceduren.

Under beredningen övervägdes också möjligheten att förutom de föreslagna ändringarna som gäller förfarandet för flyghindertillstånd föreslå att man inte skulle behöva ansöka om flyghindertillstånd för lätta eller kortvariga flyghinder, såsom tornkranar. Problemet med detta alternativ konstaterades vara, att myndigheten ansvarar för säkerheten inom luftfarten och ska därför ha en helhetsbild av sådant som påverkar luftfartens smidighet och säkerhet. Även uppgifterna i det register över flyghinder som myndigheten upprätthåller ska vara uppdaterade.

Flygsäkerheten skulle också kunna främjas utan ändringar i lagstiftningen, till exempel genom att utbilda dem som erbjuder företagshälsovårdstjänster om anmälningsskyldigheten och rätten att göra anmälan. Syftet med tilläggsutbildningen skulle vara att mer systematiskt och utan dröjsmål få uppgift om ett hot om någons hälsotillstånd kan medföra eller en misstanke om att de medicinska förutsättningarna inte uppfylls till den myndighet som svarar för säkerheten inom luftfarten, också när anmälaren inte är expert inom flygmedicin. Utbildningen skulle kunna effektivisera användningen av rätten att göra en anmälan, eftersom den sannolikt utnyttjas mindre än möjligt. På detta sätt kan man dock inte uppnå lika betydande effekter för flygsäkerheten som de lagändringar som nu föreslås, eftersom endast Transport- och kommunikationsverket i större utsträckning än för närvarande skulle kunna få uppgifter om misstankar om att de medicinska förutsättningarna inte uppfylls. Verket skulle fortfarande sakna rätt att underrätta arbetsgivaren om saken, något som med tanke på flygsäkerheten är av största vikt i dessa situationer.

## **5 Remissvar**

Regeringens proposition var på remiss i utlåtandetjänsten 12.11–31.12.2024. Sammanlagt 20 remissinstanser yttrade sig om propositionen. Utlåtanden lämnades av justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, dataombudsmannens byrå, Aii Corporation Oy – Aii Airspace Design, Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab, Finnair Abp, Jetflite Oy, Nordic Regional Airlines Oy (Norra), Finavia Abp, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, FAPA ry, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, staben för gränsbevakningsväsendet, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Suomen Lentäjäliitto ry, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys SLJY r.y., Suomen Liikennealentäjäliitto ry (SLL) och Finlands förnybara rf. Därtill meddelade inrikesministeriet att det inte har något att yttra i frågan.

Arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, dataombudsmannen, Jetflite Oy och gränsbevakningsväsendet lämnade sina utlåtande elektroniskt direkt till ministeriet i stället för i utlåtandetjänsten. Alla utlåtanden finns i statsrådets tjänst för projektinformation (LVM026:00/2024).

### *Utandningsprov (170 a och 170 b §)*

I flera utlåtanden om propositionen tog man ställning till den föreslagna regleringen om utandningsprov. Remissvaren var delade: en del av remissinstanserna understödde förslaget, en del understödde förslaget med vissa ändringar, en del motsatte sig förslaget och ansåg att det åtminstone bör preciseras.

I sina utlåtanden betonade Suomen Liikennealentäjäliitto ry och FAPA ry att slumpmässig testning med utandningsprov redan används när det gäller flygande personal. Suomen

lennonjohtajien yhdistys SLJY r.y. bedömde att det nuvarande systemet, där myndigheten ansvarar för att utföra utandningsprov, är tillräckligt. FAPA ry uttryckte i sitt eget utlåtande att det instämmer i Suomen Lentäjälitto och Suomen liikennelentäjälitto (SLL) utlåtanden. SLL, FAPA och FFC anser att man genom de föreslagna bestämmelserna om utandningsprov för arbetstagare inte avsevärt eller till och med inte alls kan förbättra säkerheten inom luftfarten. SLJY konstaterar att man för att säkerställa rättvisan ska beakta att utandningsproven ska riktas jämnt bland personalen.

SLL anser att förslaget om utandningsprov innehåller problem med tanke på individens grundläggande fri- och rättigheter, personlig integritet och rättssäkerhet. Enligt SLL kan man inte genom de ändringar som föreslås i regeringspropositionen i betydande grad förhindra att tillbud uppstår. SLL motiverar sin åsikt med att ett förfarande med slumpmässiga utandningsprov redan länge har varit i bruk och att det veterligen inte har framkommit missbruk av alkohol i samband med detta förfarande. I anslutning till kravet på drogfrihet inom luftfarten betonar SLL, Suomen Lentäjälitto och FFC betydelsen av att förebygga användning av berusningsmedel, vårdhänvisning och vård av missbruksproblem i rätt tid för säkerheten inom luftfarten.

Suomen Lentäjälitto påpekar i sitt utlåtande att det inom branschen också finns atypiska anställningsförhållanden där piloten ur den som bedriver flygverksamhets synvinkel är ”företagare”, och står då utanför de stödformer, skyldigheter och rättigheter som hänför sig till ett traditionellt förhållande mellan arbetstagare och arbetsgivare. Detta kan försätta flygbolag och individer i en ojämn ställning i fråga om lagstiftningen. I den del av propositionen som gäller utandningsprov hänvisas det till en ändring av lagen om sjöarbetsavtal och till grundlagsutskottets utlåtande om den (GrUU 25/2022 rd). SLL konstaterar i samband med detta att besättningens förhållanden inom luftfarten skiljer sig väsentligt från förhållandena i sjötrafiken, där besättningen är utom räckhåll från myndighetstillsyn till och med i flera veckor. SLL anser därför att det inte är motiverat att möjliggöra utandningsprov som arbetsgivaren utför inom luftfarten på motsvarande sätt som inom sjötrafiken. Enligt SLL begränsar propositionen de grundläggande fri- och rättigheterna och lagstiftningsprojektet uppfyller inte de krav som ställs på exakthet, noggrann avgränsning och säkerställande av rättsmedel. FFC anser, att om den proposition som var på remiss förs vidare utan väsentliga ändringar, bör den behandlas och bedömas av grundlagsutskottet.

När det gäller genomförandet av utandningsprov föreslår SLL och SLJY att man ska säkerställa förfarandets ändamålsenlighet och rättsmedel och att krav ska ställas på alkometern och på att den personal som utför utandningsproven får ändamålsenlig utbildning. Därtill förutsätter de att utandningsproven ska utföras med respekt för integritetsskyddet. AKT betonar i sitt utlåtande att arbetstagarens integritet ska respekteras vid kallelse till utandningsprov och att provet ska lämnas i ett skyddat utrymme.

I fråga om testresultaten betonar SLL, att om det första utandningsprovet påvisar alkohol i andningsluften ska ett andra prov utföras efter 15 minuter med en annan alkometer och att ett positivt resultat av ett utandningsprov alltid ska verifieras med ett blodprov. Även SLJY uttalar sig om behovet av att säkerställa ett positivt resultat med ett blodprov. AKT konstaterar för sin del att arbetstagaren ska erbjudas möjlighet att verifiera resultatet av utandningsprovet med ett blodprov och arbetsgivaren ska se till att blodprovet är möjligt att göra också vid tidpunkter då laboratorier i regel är stängda.

Suomen Lentäjälitto konstaterar i sitt utlåtande att kravet på drogfrihet inom flygbranschen är ovillkorligt. Därför föreslår Suomen Lentäjälitto att ett positivt resultat med ett sållningsinstrument alltid ska verifieras med en precisionsalkometer eller ett blodprov, och att

ett positivt resultat ska leda till vårdhänvisning i stället för hävning av anställningsförhållandet. Detta kan enligt Suomen Lentäjaliitto möjliggöras genom att utandningsprovet utförs utanför arbetstid. Suomen Lentäjaliitto föreslår att utandningsprov som utförs av arbetsgivaren ska utföras innan arbetstiden börjar, före man inleder de förberedande uppgifterna i anslutning till flygningen. AKT föreslår motsvarande och motiverar sitt förslag med att arbetsförmågan försäkras redan innan man utför arbetsuppgifterna. Även FFC föreslår att utandningsprovet lämnas när man kommer till sitt arbetsskift, innan arbetsskiftet börjar och att arbetstagaren ifråga vid behov hänvisas till vård.

Suomen Lentäjaliitto anser det nödvändigt att skrivningarna om utförande av utandningsprov preciseras och att myndighetsanvisningar eventuellt meddelas. Suomen Lentäjaliitto påpekar att när en myndighet utför utandningsprov finns det i bakgrunden anvisningar på myndighetsnivå och en enhetlighet som inte nödvändigtvis förverkligas inom flygtrafiken genom den föreslagna lagstiftningen eller i annan lagstiftning, till exempel på grund av ekonomiska skäl. Suomen Lentäjaliitto föreslår att propositionen ändras så att kommunikationsministeriet, eventuellt med stöd av de tillverkare som myndigheterna använder, ska fastställa de apparater som är godkända och med vilka arbetsgivaren kan utföra utandningsprov med tillräcklig noggrannhet.

Ministeriet anser att arbetstagarens rätt att kräva att ett positivt prov verifieras på det sätt som anges i 170 a § är ändamålsenlig. Det är ändamålsenligt att verifiera ett positivt resultat av ett utandningsprov med en annan alkometer eller precisionsalkometer, och därför anser ministeriet att ändringsförslaget om verifiering av resultatet med blodprov inte är motiverat.

I flera utlåtanden föreslås en precisering om att utandningsprovet ska utföras utanför arbetstiden innan arbetsskiftet börjar. Detta är ur ministeriets synvinkel en motiverad ändring i fråga om slumpmässiga utandningsprov. Med tanke på övervakningen av kravet på drogfrihet är ett utandningsprov som utförs omedelbart före arbetsskiftets början en lösning som konstaterats fungera även i nuvarande praxis. På detta sätt utreds arbetstagarens arbetsförmåga redan innan arbetsuppgifterna inleds. Ministeriet ändrar och preciserar sitt förslag i fråga om slumpmässig alkoholtestning. Ministeriet betonar dock att testning kan behövas också under arbetsskiftet i de situationer där det finns skäl att misstänka att en arbetstagare är berusad.

Dessutom föreslår FFC att minst två opartiska, tillförlitliga personer som behärskar användningen av alkometern väl ska vara närvarande då utandningsprovet utförs. AKT föreslår att två personer ska utföra utandningsprovet för att garantera rättssäkerheten och anser det önskvärt att en av dem företräder arbetstagarna, till exempel en förtroendemann eller arbetarskyddsfullmäktig, och anser att den som utför utandningsprovet borde vara en oberoende tredje part, inte arbetstagarens arbetsgivare eller dennes företrädare. FFC anser att de föreslagna tilläggen till samarbetslagen bör strykas ur propositionen och i stället ska man hänvisa till 17 § i arbetarskyddslagen och 8 § i lagen om företagshälsovård. I dessa föreskrivs det om samarbete i frågor som gäller arbetarskydd och arbetshälsa. I fråga om utandningsprov föreslår Suomen Lentäjaliitto och SLJY i sina utlåtanden att åtgärder som riktar sig mot en arbetstagare ska tillåtas endast om ett positivt resultat av ett utandningsprov som arbetsgivaren har låtit utföra har verifierats. Jetflite uppmanar i sitt utlåtande att precisera huruvida arbetsgivaren kan låta utföra ett verifierande utandningsprov med en annan men identisk apparat eller om den andra apparaten ska vara av ett annat slag.

Som svar på den precisering som Suomen Lentäjaliitto och SLJY föreslår i sitt utlåtande bekräftar ministeriet att avsikten är att verifieringen av resultatet av utandningsprovet ska vara utgångspunkten för att använda arbetsrättsliga åtgärder. Till exempel av tidtabellsskäl kan det dock uppstå situationer där man av säkerhetsskäl måste vägra en person tillträde till sitt

arbetsskift innan resultatet av utandningsprovet har verifierats, eller på grund av att arbetsgivaren misstänker att arbetstagaren är påverkad av något annat än alkohol.

Gränsbevakningsväsendet understöder att bestämmelsen om att förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov i enlighet med förslaget utsträcks till att omfatta arbetstagare som inom markorganisationen utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Gränsbevakningsväsendet anser att det ur egen synvinkel är motiverat att begränsa tillämpningsområdet för den föreslagna regleringen till anställda i arbetsavtalsförhållande. Finavia anser att de föreslagna bestämmelserna löser en utmaning som har att göra med nuläget i situationer där en arbetstagare inte samtycker till drogtestning.

Också Transport- och kommunikationsverket understöder den föreslagna regleringen som skulle ge arbetsgivaren rätt att förplikta personal som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten till utandningsprov också i sådana fall då det inte finns en misstanke om att man gjort sig skyldig till sådant fylleri i lufttrafik som avses i tvångsmedelslagen. Det här skulle enligt verket vara viktigt också med tanke på fullgörandet av skyldigheterna enligt EU-lagstiftningen: i flygdriftsförordningen (EU) 965/2012, bilaga IV, förpliktas operatörer skilt att utarbeta och genomföra ett objektiva, transparent och icke-diskriminerande förfarande för att upptäcka och förebygga fall av missbruk av psykoaktiva substanser (alkohol och andra berusningsmedel) hos sin flyg- och kabinpersonal och annan personal med säkerhetskritiska uppgifter. Verket anser att bestämmelser om utandningsprov som motsvarar dem i 13 kap. 19 a och 19 b § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) är motiverade också inom flygtrafiken.

Finnair och Norra understöder den föreslagna ändringen, men anser att det i den paragraf som föreslås (170 a §) borde göras möjligt att utföra testning som gäller användning av psykoaktiva substanser också av underleverantörers arbetstagare som ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg. I utlåtandet motiveras ändringen med de skyldigheter som EU:s flygdriftsförordning 965/2012 (jämte ändringar med stöd av förordning 2018/1042) ställer på operatörerna för att upptäcka och förebygga missbruk av psykoaktiva substanser.

Finnair och Norra fäster i sitt utlåtande uppmärksamhet vid att avsikten med den föreslagna bestämmelsen inte är att möjliggöra testning av underleverantörers personal heller när det gäller flygbesättningen eller kabinbesättningen. Den här skrivningen anser de problematisk eftersom den ger ett intryck av att man genom den föreslagna bestämmelsen i den nationella lagen föreskriver snävare bestämmelser om de skyldigheter för operatören som direkt följer av EU:s flygdriftsförordning. Dessutom begränsar den föreslagna bestämmelsen arbetsgivarens förmåga att övervaka det ovillkorliga krav som ställs i 170 § 1 mom. i den gällande luftfartslagen på en person som utför uppgifter ombord på ett luftfartyg till den del det är fråga om en underleverantörs arbetstagare. Samtidigt försätter avgränsningen personer som utför samma arbete i en ojämlig ställning beroende på om personen arbetar via ett flygbolag eller en underleverantör.

Finnair och Norra motiverar sitt ändringsförslag dessutom med att det inom kommersiell flygtrafik är vanligt att flygbolag ingår bemannings- eller underleverantörsavtal med utomstående bolag och i dessa avtalas det om att man i trafik som bedrivs med flygplan som antecknats i flygbolagets drifttillstånd på vissa rutter i stället för egna arbetstagare använder till exempel en underleverantörs flygbesättning eller kabinbesättning. Om den bestämmelse som föreslås i luftfartslagen således inte omfattar möjligheten att låta underleverantörers anställda som arbetar i ett luftfartygs flygbesättning eller kabinbesättning att lämna utandningsprov, försvårar detta i betydande grad uppnåendet av det mål som ligger till grund för bestämmelsen i fråga, det vill säga främjandet av flygsäkerheten. Enligt Finnair och Norra bör man ändra det föreslagna 170 a § 1 mom. i luftfartslagen genom att foga ett särskilt omnämnande om att



innehavaren av drifttillstånd ska ha möjlighet att också låta underleverantörers arbetstagare som ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg att lämna utandningsprov när de arbetar på flygningar som antecknats i drifttillståndet eller med uppgifter som direkt hänför till förberedelsen av flygningen.

Ministeriet anser att den ändring av 170 a § 1 mom. som Finnair och Norra föreslår i sitt utlåtande om att möjliggöra drogtestning även av underleverantörers arbetstagare är motiverad med tanke på jämlikheten och en systematisk förbättring av säkerheten och ändrar propositionen till denna del.

Också Jetflite understöder förslaget om slumpmässiga narkotikatest och konstaterar att ett förslag som kompletterats på det sättet bättre skulle uppfylla också kravet i flygdriftsförordningen om alla psykoaktiva substanser, inte enbart alkohol. I det kompletterande och riktgivande materialet (AMC/GM) i anslutning till flygdriftsförordningen konstateras uttryckligen att det inte ska finnas hinder för operatören att införa ett program för slumpmässig testning av personal för att eventuellt missbruk av psykoaktiva substanser inte ska förbli oupptäckt och således äventyra luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet (GM2 CAT.GEN.MPA.170(b)). Det ska också vara möjligt att utföra oanmäld slumpmässig testning av psykoaktiva substanser i uppföljningsskedet, när en arbetstagare tidigare konstaterats missbruka berusningsmedel och personen återvänder till arbetet efter rehabilitering (GM4 CAT.GEN.MPA.170(b)).

Jetflite påminner om att bruket av andra berusningsmedel än alkohol fortsätter att öka och utgör en motsvarande, om inte värre, fara för flygsäkerheten som alkohol. Den lagstiftning som gäller narkotikatest förutsätter för närvarande utöver många andra krav också en misstanke om användning av berusningsmedel. Jetflite anser att det är motiverat att se över också denna lagstiftning så att det blir möjligt att genomföra slumpmässiga tester utan misstanke, för att också den risk som är förenad med användningen av andra berusningsmedel ska kunna hanteras bättre än i nuläget och att arbetstagarna också ska få hjälp bättre än för närvarande.

Jetflite Oy understöder den föreslagna bestämmelsen som skulle göra det möjligt att låta personal inom markorganisationen som utför uppgifter som är viktiga med tanke på flygsäkerheten att lämna utandningsprov. Jetflite föreslår att propositionen ändras så att arbetsgivaren kan bedöma hur ofta utandningsprov ska utföras med beaktande av vilken uppgift arbetstagaren sköter. Jetflite konstaterar att till exempel flygande personal kunde lämna utandningsprov i början av varje arbetsskift samtidigt som slumpmässiga utandningsprov kunde lämnas av den övriga personalen, om arbetsgivaren bedömer att detta är ändamålsenligt för att säkerställa flygsäkerheten. På detta sätt säkerställs det också att ingen utsätts för utandningsprov mer än vad som anses motiverat ur de ovan nämnda synvinklarna. Enligt Jetflite är den flygande personalen särskilt viktig med tanke på flygsäkerheten, men alla som omfattas av regleringen påverkar inte i motsvarande grad flygsäkerheten. Därför är det önskvärt att det i propositionen konstateras att särbehandling är tillåten. I anslutning till det som konstateras ovan och till motiveringen till propositionen föreslår Jetflite en förtydligande precisering direkt i lagparagrafen om att det är möjligt att utföra regelbundna utandningsprov, till exempel i början av varje arbetsskift.

I sitt utlåtande föreslår Jetflite också att propositionen preciseras så att det tydligare framgår att kolleger kan utföra utandningsprov för varandra. I anslutning till detta kan det enligt Jetflite vara ändamålsenligt att fundera på eventuellt straffrättsligt ansvar, om en person lämnar ett utandningsprov för en annan persons räkning. Dessutom konstaterar Jetflite att det i propositionen vore bra att uttryckligen ta ställning till huruvida den som utför utandningsprovet eller ett eventuellt vittne till utandningsprovet också kan vara en person utanför bolaget, till

exempel en underleverantör. Jetflite föreslår också som en alternativ modell ett alkoholås eller motsvarande apparat för att konstatera eventuell berusning.

När det gäller det straffrättsliga ansvaret påpekar Jetflite att också gränsvärden som är lägre än gränsvärdet för fylleri i lufttrafik (0,5 promille) omfattas av bötesstraff med stöd av 177 § i luftfartslagen (användning av berusningsmedel i luftfart). Jetflite har den uppfattningen, att även användning av berusningsmedel i luftfart förutsätter en straffrättslig process. När rätten att utföra utandningsprov överförs till arbetsgivaren omfattas inte en eventuell gränsöverskridning av ovan nämnda tillsyn, om inte detta anmäls till den berörda aktören. Enligt Jetflite får man utifrån formuleringen i propositionen den uppfattningen, att denna aktör inte är polisen.

Ministeriet anser att den ändring Jetflite föreslår om möjligheten till regelbunden testning är motiverad och preciserar till denna del sitt förslag (170 a §). Den precisering av jämlikhet som framförs i utlåtandet är också den motiverad och ministeriet anser att det är ändamålsenligt att låta dem som har hand om uppgifter som är viktigast med tanke på säkerheten att lämna utandningsprov oftare än de som till exempel arbetar inom markorganisationen.

I sina utlåtanden betonar Finnair, Norra och Jetflite att flygdriftsförordningen utöver alkohol även omfattar testning av andra psykoaktiva substanser och föreslår att förslaget kompletteras med lagändringar som möjliggör narkotikatest. Ministeriet anser att de grunder för narkotikatest som framförts i utlåtandena i sig är bra. Narkotikatestningen omfattas dock av komplicerade juridiska frågor som det enligt ministeriets bedömning inte är ändamålsenliga att utreda som en del av detta lagstiftningsprojekt, utan det kräver en mer omfattande separat granskning.

I utlåtandena föreslogs i stor utsträckning olika preciseringar i fråga om situationen då utandningsprovet lämnas: villkor som gäller den som använder alkometern och krav på vem eller vilka som ska vara närvarande, krav på apparaterna och preciseringar i anslutning till positiva resultat. Ministeriet anser att det inte är nödvändigt att föreskriva mer detaljerade bestämmelser om den som utför utandningsprov eller testning än vad som föreslås i propositionen. Syftet är inte att möjliggöra drogtestning endast vid ”hemmaflygplatsen”, och vid testning på utestationerna inverkar även det att sammansättningen av den flygande personalen kan bero på flygets syfte och på det luftfartyg som används.

När det gäller alkometrar har kraven på underhåll och kalibrering av dem enligt ministeriet beskrivits i specialmotiveringen på ett ändamålsenligt sätt. I det föreslagna 170 a § 3 mom. ingår ett krav om att få utbildning för användning av apparaten och om genomförande av proven på ett sätt som säkerställer att resultaten är tillförlitliga.

Dataombudsmannens byrå uttalade sig om de bestämmelser och den motivering som gäller behandling av personuppgifter (nya 143 § 3 mom. i luftfartslagen, nya 243 a § i lagen om transportservice och nya 170 a och 170 b § i luftfartslagen) och konstaterade att de aspekter som gäller skyddet för personuppgifter i samband med ändringen av den lagstiftning som främjar luftfartssäkerheten har beaktats på ett berömvärd sätt.

Justitieministeriet konstaterar i fråga om samma bestämmelser att man i motiveringen till lagstiftningsordningen på ett ändamålsenligt sätt har bedömt propositionen i förhållande till privatliv och skydd för personuppgifter. Justitieministeriet anser ändå att motiveringen vid den fortsatta beredningen borde preciseras beträffande grunden för behandling av personuppgifter och utnyttjandet av det nationella handlingsutrymmet i den allmänna dataskyddsförordningen. Kommunikationsministeriet preciserar propositionen i överensstämmelse med justitieministeriets utlåtande.

När det gäller de remissvar som förespråkar bevarande av nuvarande praxis i fråga om utandningsprov konstaterar ministeriet, att syftet med propositionen är att förbättra nuläget genom att möjliggöra slumpmässiga utandningsprov även utförda av arbetsgivaren och genom att sänka tröskeln för alkoholtest i situationer där arbetsgivaren har skäl att misstänka att en enskild arbetstagare är påverkad av alkohol under arbetstiden. Det har utretts hur mängden drogtestar påverkar användningen av berusningsmedel inom luftfarten. Utifrån data som samlats in i Förenta staterna 1995–2005 konstaterades det att arbete som utförs i berusat tillstånd minskat då man ökat mängden testning och att antalet fall av berusning ökat då antalet tester minskat.<sup>9</sup> Enligt ministeriet är det motiverat att anta att om man möjliggör testning som utförs av arbetsgivaren så ökar antalet tester och på så sätt inverkar det positivt på uppfyllandet av kravet på drogfrihet.

En del flygbolag utför slumpmässiga utandningsprov för sin personal på frivillig basis, vilket innebär att man kan vägra delta i provet. Enligt de uppgifter som erhållits från flygbolagen är det mycket sällsynt att någon vägrar delta eller att man misstänker berusning, men det förekommer ändå enstaka fall per år.

*Underrättelse till arbetsgivaren eller uppdragsgivaren när åtgärder vidtagits för att återkalla ett tillstånd, ett medicinskt intyg eller en medicinsk rapport för en pilot eller en person i kabinpersonalen (143 § i luftfartslagen och 243 a § i lagen om transportservice).*

I sitt gemensamma utlåtande understöder Finnair och Norra tillägget till 143 § i luftfartslagen och den nya 243 a § i lagen om transportservice. Även Gränsbevakningsväsendet anser att den föreslagna regleringen är bra och att det är motiverat att den föreslagna regleringen också gäller annan personal som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten än den flygande personalen, till exempel luftfartygens underhållspersonal.

Gränsbevakningsväsendet konstaterar dessutom att de föreslagna bestämmelserna på ett ändamålsenligt sätt kompletterar den skyldighet läkare enligt 32 § i lagen om gränsbevakningsväsendets förvaltning (577/2005) har att lämna ett utlåtande om sådana uppgifter om nedsatt hälsa som ingår i journalhandlingarna för en person som tjänstgör i en militär tjänst eller som ska anställas i en militär tjänst och förbättrar därmed arbets- och tjänstgöringssäkerheten vid Gränsbevakningsväsendet.

Transport- och kommunikationsverket anser att det är viktigt att man vid behov kan underrätta en persons arbetsgivare eller uppdragsgivare om myndighetsåtgärder som gäller certifikat eller behörighet redan då myndigheten börjar förbereda åtgärder för att dra in, begränsa eller återkalla ett sådant, om personen har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Den gällande lagstiftningen förpliktar personen att själv underrätta myndigheten och arbetsgivaren om förändringar i behörigheten, men om personen inte iakttar detta krav ger bestämmelserna inte myndigheten rätt att underrätta personens arbetsgivare om detta. Med stöd av 227 § 1 mom. i lagen om transportservice kan uppgifter om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillståndets giltighet och omfattning lämnas ut på begäran i enskilda fall, men denna bestämmelse är inte tillräcklig för att förhindra att flygsäkerheten äventyras.

Som en specificerad observation påminner Transport- och kommunikationsverket om att det i stället för återkallande av ett certifikat också kan vara fråga om en tillfällig indragning av det. Till exempel kan ett medicinskt intyg för flygande personal ofta först tillfälligt dras in utan att den berörda parten hörs, och först därefter återkallas intyget genom samrådsförfarande. Det kan

---

<sup>9</sup> Guohua et al. *Addiction*. 2010 Aug 16;105(10):1771–1775. doi: 10.1111/j.1360-0443.2010.03051.x

också vara fråga om en situation där en omständighet som begränsar personens behörighet är tillfällig och därför dras certifikatet eller intyget in för en viss tid eller tills vidare. Även i dessa situationer ska myndigheten vid behov kunna underrätta personens arbetsgivare eller uppdragsgivare. Verket föreslår ändringar i de föreslagna texterna och i motiveringarna till 143 § 4 mom. i luftfartslagen och till 243 a § i lagen om transportservice så att också tillfällig indragning beaktas. Ministeriet anser det motiverat att ändra propositionen så att också tillfällig indragning för en viss tid eller tills vidare beaktas i 143 och 243 §.

När det gäller den föreslagna rätten i lagen om transportservice för Transport- och kommunikationsverket att underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om verket vidtagit åtgärder för att återkalla ett medicinskt intyg (243 a §) konstaterar SLL och Suomen Lentäjaliitto att det är nödvändigt att precisera vad som avses med ”vidtagit åtgärder”. De anser att man med att åtgärder vidtagits för återkallande borde hänvisa till den tidpunkt då en flygläkare fattar ett annat än tillfälligt avslagsbeslut (”unfit”-beslut) om pilotens medicinska lämplighet. Även Suomen Lennojohtajien Yhdistys SLJY r.y. anser att punkten behöver förtydligas och betonar att innehavaren av ett certifikat är skyldig att underrätta sin arbetsgivare om det medicinska intyget återkallas. SLJY anser att de åtgärder som vidtas innan återkallandet omfattas av integritetsskyddet.

I sina utlåtanden betonar Suomen Lentäjaliitto och SLL att situationer där ett medicinskt intyg återkallas och de sällsynta situationer där orsaken till att lämna en underrättelse skulle vara uppmärksammande av ett omedelbart hot mot flygsäkerheten inte bör behandlas på samma sätt.

I fråga om det behov av att precisera vad som avses med vidtagande av åtgärder för återkallande (243 §) som framförts i utlåtandena konstaterar ministeriet, att punkten innebär att Transport- och kommunikationsverket har inlett åtgärder för att återkalla eller dra in ett certifikat eller ett medicinskt intyg efter att av polisen eller en flygläkare ha fått en uppgift på basis av vilken det har konstaterats att man av säkerhetsskäl inte kan låta personen inta sitt arbetsskift i cockpit eller andra uppgifter där personen kan orsaka fara. Ministeriet bekräftar att syftet med bestämmelsen är att göra det möjligt att underrätta arbetsgivaren uttryckligen i situationer där ett omedelbart hot mot flygsäkerheten har upptäckts. Avsikten är inte att myndigheten ska underrätta arbetsgivaren om till exempel normala återkallanden eller indragningar av ett medicinskt intyg eller en medicinsk rapport för vilka det inte finns någon säkerhetsgrund.

Ministeriet understöder inte SLL:s och Suomen Lentäjaliittos förslag om att ändra propositionen så att en åtgärd för återkallande enbart hänför sig till en flygläkares ”unfit”-beslut. Ministeriet motiverar sitt svar med att en sådan ändring leder till en situation där endast flygsäkerheten hos personer som söker sig till en flygläkare bedöms. Transport- och kommunikationsverket får motiverade orosanmälningar också av bland annat polisen, luftfarten och andra aktörer inom hälso- och sjukvården utan en föregående bedömning av flygläkaren. Syftet med lagförslaget är att göra det möjligt att lämna en underrättelse till arbetsgivaren som gäller ett certifikat eller en behörighet i säkerhetskritiska situationer.

FFC anser att den föreslagna bestämmelsen om rätt att underrätta medför en risk för att ändringen höjer tröskeln för att söka hjälp till exempel för missbruksproblem, vilket de facto kan försämra arbetstagarnas arbetsförmåga och säkerheten inom flygtrafiken. FFC föreslår att man överväger att omformulera eller stryka punkten.

Ministeriet konstaterar att den i propositionen föreslagna möjligheten för Transport- och kommunikationsverket att underrätta arbetsgivaren när åtgärder för återkallande av ett persontillstånd eller ett medicinskt intyg har vidtagits gäller endast de situationer där ett tillstånd eller intyg ska återkallas eller tillfälligt dras in. Därför anser ministeriet att förslaget inte

försämrar möjligheten för innehavare av persontillstånd inom luftfarten att söka sig till ett antidrogprogram eller söka annan hjälp. Förslaget gör det möjligt att lämna en underrättelse om att verket har vidtagit åtgärder för att återkalla eller tillfälligt dra in en arbetstagares tillstånd, såsom ett certifikat eller medicinskt intyg. Underrättelsen ska inte innehålla uppgifter om den bakomliggande orsaken till åtgärden.

I anslutning till den föreslagna bestämmelsen föreslår Finavia i sitt utlåtande att man ska överväga om det finns skäl för myndigheten att underrätta arbetsgivaren också om förlorad körrätt när det gäller arbetstagare som utför säkerhetskritiskt arbete på flygplatsen. I fråga om detta förslag konstaterar ministeriet att om en arbetstagare till exempel på begäran inte visar sitt körkort, kan arbetsgivaren kontrollera körrättens giltighet hos Transport- och kommunikationsverket. Av resursskäl anser ministeriet att en närmare granskning av ärendet inte är möjlig i detta sammanhang.

#### *Ingripande i luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller omfattas av anmälningsplikt*

Förslagen om myndigheternas möjlighet att ingripa i sådan luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan (141, 143 och 146–148 § i luftfartslagen) fick understöd i Finnairs och Norras utlåtande.

Justitieministeriet yttrar sig om förslaget (143 § 3 mom. i luftfartslagen) med avseende på inskränkningen av näringsfriheten och anser att avsnitt 12 om propositionens förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning bör kompletteras till denna del och att propositionen bör preciseras i fråga om huruvida den behörighet som Trafik- och kommunikationsverket riktar mot verksamhetsutövaren är en åtgärd som inskränker på näringsfriheten.

Om den föreslagna regleringen (ett nytt 4 mom. i 148 § i luftfartslagen), enligt vilken Transport- och kommunikationsverket på de grunder som avses i 3 mom. i paragrafen i fråga kan förbjuda eller begränsa tills vidare eller för viss tid också en sådan luftfartsrelaterad verksamhet för vilken det enligt den lagen eller en i den lagen angiven EU-förordning inte behövs tillstånd eller anmälan, konstaterar justitieministeriet att den föreslagna regleringen lämnar stort rum för tolkning när det gäller vilket slag av verksamhet som kan förbjudas eller vad som kan begränsas med stöd av bestämmelsen i fråga. Enligt justitieministeriet är det motiverat att precisera behörigheten och avgränsa den noggrannare.

Justitieministeriet konstaterar också att det föreslagna nya 6 mom. till 249 § i lagen om transportservice reglerar Transport- och kommunikationsverkets behörighet på ett oklart sätt. Därför anser justitieministeriet att det är motiverat att i bestämmelsen fastställa behörigheten mer exakt.

Ministeriet preciserar specialmotiveringen och kompletterar avsnittet om propositionens förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning i fråga om de punkter som kommenteras i justitieministeriets utlåtande.

#### *Flyghinder (158 och 158 a § i luftfartslagen)*

Justitieministeriet fäster i sitt utlåtande uppmärksamhet vid den bestämmelse som föreslås i 158 a § 1 mom. i luftfartslagen enligt vilken Transport- och kommunikationsverket, i enlighet med 34 § i förvaltningslagen, innan tillstånd beviljas ska höra berörda leverantörer av flygtrafikledningstjänster, flygplatsoperatörer, planerare av flygprocedurer, de myndigheter vars verksamhet hindret kan inverka på och övriga parter. I specialmotiveringen konstateras att

man genom ändringen klargör att det är fråga om en komplettering av regleringen i 34 § i förvaltningslagen om hörande av part och inte en ersättande reglering.

Justitieministeriet påpekar att när avsikten inte är att avvika från den allmänna lagen med en speciallag hänvisar man i allmänhet inte till den allmänna lagen. Den planerade hänvisningen i 1 mom. till 34 § i förvaltningslagen verkar i förhållande till ovan nämnda således onödig. Justitieministeriet anser att det i specialmotiveringen till 158 a § också är nödvändigt att mer detaljerat utreda varför förvaltningslagens bestämmelser om hörande inte räcker till och varför det således är nödvändigt att föreskriva särskilt om hörande.

Transport- och kommunikationsverket hänvisar i sitt utlåtande till denna del till justitieministeriets utlåtande och konstaterar att det inte ser något hinder för att de två sista meningarna om hörande av parter i den föreslagna paragraf-texten i 158 a § 1 mom. lämnas bort. Eventuellt kunde man i motiveringen ändå konstatera att förvaltningslagens bestämmelser om hörande av parter tillämpas på tillståndsbeslutet, samt räkna upp de aktörer som vanligen ska höras i frågor som gäller flyghindertillstånd.

Till följd av responsen har 158 a § 1 mom. i lagförslaget ändrats så att hänvisningen till förvaltningslagen har strukits. På motsvarande sätt har motiveringen preciserats till denna del.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar dessutom i sitt utlåtande att verket understöder ändringen av regleringen om flyghindertillstånd för att korrigera de oklarheter som framkommit vid tillämpningen av lagen.

Aii Airspace Design lyfter i sitt utlåtande fram behovet av att se över den helhet som upprätthållandet av registret över flyghinder och de administrativa och tekniska arrangemangen i anslutning till registret bildar. Enligt utlåtandet borde lagreformen således vara betydligt mer omfattande.

I fråga om detta konstateras det att en mer omfattande granskning av ärendet för närvarande inte är möjlig av resursskäl.

Enligt utlåtandet från Aii Airspace Design innehåller lagändringen i den form som den nu föreslås också positiva effekter och på kort sikt korrigeras vissa brister som hänför sig till processen för flyghindertillstånd.

Finlands förnybara rf (tidigare Finska Vindkraftföreningen r.f.) konstaterar i sitt utlåtande att lagförslaget huvudsakligen gjorts ur myndigheternas synvinkel och att de föreslagna ändringarna i de bestämmelser som gäller förfarandet för flyghindertillstånd är väl motiverade ur den synvinkeln. I utlåtandet påpekas det dock att det med tanke på ett fungerande myndighetssamarbete är väsentligt att också aktörernas synpunkter tas på allvar.

I utlåtandet föreslås att tillstånd till exempel i samband med vindkraftsbyggande skulle kunna sökas för ett visst område varvid handläggningsavgiften för en ansökan om tillstånd för ett enskilt flyghinder skulle vara lägre. I utlåtandet anses det att när sökanden enligt förslaget också ska betala de förhandsutredningar som ska fogas till ansökan, blir de totala kostnaderna för tillståndsprocessen inte skäliga.

I fråga om detta förslag konstateras det att områdesspecifik behandling av flyghindertillstånd i fortsättningen kan granskas som ett möjligt alternativ, men att behandlingens kostnadsmotsvarighet bör bedömas också vid eventuella ändringar.

I fråga om kostnaderna konstateras det att det föreskrivs om prissättningen av de tillstånd Transport- och kommunikationsverket beviljar i kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport. Beredningen av den är en separat process i förhållande till detta lagprojekt. Betalningsgrunderna för tillstånden granskas regelbundet och utgångspunkten är att de är kostnadsbaserade.

I utlåtandet påpekas dessutom att det ur sökandens synvinkel har tagit onödigt lång tid att beviljas tillstånd efter den lagändring som trädde i kraft den 1 oktober 2023. I utlåtandet framförs oro över att inhämtande av förhandsutredningar kan göra processen oklarare och längre.

Fintraffic konstaterar i sitt utlåtande att de anser att förslagen om flyghinder är bra till den del de gör det möjligt att få ersättning för utredningsarbetet om flyghindrens inverkan på flygprocedurer som förutsätts av Fintraffic i egenskap av planerare av flygprocedurer. Fintraffic framför dock i sitt utlåtande sin oro över att den föreslagna verksamhetsmodellen i sin helhet blir oskäligt komplicerad och dyr för dem som sätter upp flyghinder. Dessutom uttrycker Fintraffic sin oro över att utredningar som begärs från olika aktörer och det slutliga tillståndsbeslutet baserar sig på olika utgångsuppgifter. I utlåtandet konstateras det att när man övergår till en verksamhetsmodell där olika aktörer utreder hindrets konsekvenser redan innan ansökan om flyghindertillstånd lämnas in, finns det ännu inte tillgång till verifierade utgångsuppgifter eller en gemensam beteckning som identifierar objektet. Det finns en risk för att uppgifterna om objektet inte förblir enhetliga under hela behandlingsprocessen.

Fintraffic föreslår i sitt utlåtande att den föreslagna tillståndsprocessen ändras så att Transport- och kommunikationsverket tar emot ansökningar om flyghindertillstånd, kontrollerar uppgifterna och hänvisar sökanden till rätt aktörer för utredningar så att dessa fastställda uppgifter och den beteckning som identifierar objektet används som utgångsuppgifter.

Även Finavia föreslår i sitt utlåtande ett motsvarande förfarande som Fintraffic föreslår. Ansökan om flyghinder skulle först anhängiggöras hos Transport- och kommunikationsverket, som skulle ge ansökan en beteckning som identifierar flyghindret och underlättar utredningsarbetet, och först därefter skulle den ansökande enligt verkets anvisningar begära utredningar om hindrets konsekvenser. Finavia framhåller också i sitt utlåtande att det förfarande som föreslås i lagförslaget ökar den tillståndssökandes arbetsmängd och kostnader.

I fråga om remissvaren om tillståndsprocessen konstateras följande: I det lagförslag som var på remiss har man strävat efter att balansera olika krav: å ena sidan tillståndssökandens behov av en klar och smidig process och å andra sidan utredarnas behov av att få ersättning för sitt arbete. I verksamhetsmodellen enligt gällande lag producerar flygplatsoperatören och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab i egenskap av planerare av flygprocedurer information om konsekvenserna av det planerade flyghindret i samband med hörandet av parter, i egenskap av en part. Eftersom det årligen kommer in ett betydande antal ansökningar om flyghindertillstånd medför dessa höranden en avsevärd arbetsbörda. Därför har det ansetts ändamålsenligt att de som ansöker om flyghindertillstånd ersätter bolagen för de kostnader som utredningarna av flyghindrens konsekvenser medför.

Dessutom har man beaktat Transport- och kommunikationsverkets resurser i egenskap av tillståndsmyndighet. Med beaktande av den sammantagna effekten av dessa faktorer och efter diskussioner med olika aktörer har man beslutat att föreslå det förfarande som ingick i den regeringsproposition som var på remiss.

Under beredningen har det konstaterats att det att man gör det möjligt att betala ersättning till dem som gör utredningen oundvikligen leder till att tillståndsförfarandet i viss mån blir mer komplicerat för den sökande. Detta har också poängterats i motiveringen till regeringspropositionen. De handlingsalternativ som granskats behandlas i avsnitt 5 och konsekvenserna av den föreslagna modellen i avsnitt 4.

Vid den fortsatta beredningen efter remissen ansågs det inte ändamålsenligt med en lösningsmodell där tillståndsförfarandet utökas med ett mellanskede hos tillståndsmyndigheten. De ändringar i tillståndsförfarandet som föreslås i utlåtandena skulle medföra extra arbete både för den som ansöker om tillståndet och tillståndsmyndigheten. Det här skulle göra att processen drar ut på tiden och blir dyrare.

Dessutom konstateras det att det inte är nödvändigt att föreskriva om detaljerna i tillståndsförfarandet på lagnivå. Praxis och anvisningar i anslutning till tillståndsförfarandet kan anpassas till aktörernas behov. Det är till exempel möjligt att med tiden utveckla e-tjänsterna. Det bör också noteras att tillståndsmyndigheten redan för närvarande har en rådgivningsskyldighet som grundar sig på förvaltningslagen och som omfattar hänvisning av kunden.

Dessutom påpekar Finavia i sitt utlåtande att förutom att flygplatsoperatörens utredning tar ställning till om ett flyghinder genomtränger flygplatsens hinderbegränsande ytor så borde utredningen också ta ställning till vilka konsekvenser flyghindret har för flygplatsoperatören och för flygtrafikens smidighet. Det nya 3 mom. i 158 a § som ingår i propositionsutkastet bör enligt utlåtandet ännu ändras så att det i flygplatsoperatörens utlåtande tas ställning inte bara till genomträngande av flygplatsens hinderbegränsade ytor utan också till vilka konsekvenser flyghindret har för flygplatsoperatören och för flygtrafikens smidighet.

I fråga om detta förslag konstateras det att konsekvenserna för flygtrafikens smidighet ännu kan utredas i samband med hörandet av parterna.

Finavia föreslår dessutom att man ska överväga om de moment i 158 a § i propositionsutkastet kan skrivas i den ordning som tillståndsprocessen framskrider så att regleringen är så tydlig som möjligt och styr den sökande.

I fråga om detta förslag konstateras det att ordningsföljden i momentet har ändrats med anledning av remissvaret.

I fråga om den föreslagna utvidgningen av undantaget i fråga om överenskomna flyghinder i 158 § 3 mom. säger Finavia, att om ändringen träder i kraft bedömer Finavia i ett senare skede separat på vilka områden det är möjligt att sätta ut flyghinder enligt överenskommelse.

Finavia föreslår utanför propositionsutkastet att man samtidigt bör överväga att precisera 158 b § i luftfartslagen om register över flyghinder så att det av paragrafen tydligt framgår att i registret ska antecknas inte bara de hinder som beviljats flyghindertillstånd utan också de flyghinder som man kommit överens om med flygplatsoperatören samt de hinder som satts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören.

I fråga om detta förslag konstateras det att skyldigheten att till registret över flyghinder anmäla också flyghinder som satts ut enligt överenskommelse redan ingår i sista meningen i den ändring som föreslås i 158 § 3 mom.

*Övriga kommentarer som framförts i utlåtandena*



Transport- och kommunikationsverket framför i sitt utlåtande också en mer allmän observation om att EU-regleringen ökat inom luftfarten och om tydligheten i den nationella luftfartslagstiftningen samt föreslår att tillämpningsområdet för luftfartslagen och dess olika kapitel förtydligas. Verket konstaterar att den nationella lagstiftningen tillämpas på en allt mindre del av den luftfartsverksamhet som bedrivs i Finland och att det för den som läser lagen inte är lätt att förstå i hur stor omfattning de innehållsmässiga kraven som ställs på verksamheten hämtas från EU-lagstiftningen och på en hur begränsad del av verksamheten som bestämmelserna i luftfartslagen tillämpas på. Dessutom anser verket att en del av bestämmelserna i luftfartslagen bättre skulle lämpa sig som den del av lagen om transportservice. Kommunikationsministeriet anser att de allmänna och strukturella ändringar som verket framför bör bedömas separat som en del av en mer omfattande reform av luftfartslagstiftningen.

Justitieministeriet anser i sitt utlåtande också i fråga om 46, 97 och 163 § i propositionen att det är nödvändigt att på ett ändamålsenligt och tillräckligt detaljerat sätt bedöma motiveringen till att överföra en offentlig förvaltningsuppgift på andra än myndigheter i förhållande till förutsättningarna enligt 124 § i grundlagen. Kommunikationsministeriet utvidgar bedömningen av överföringen av en offentlig förvaltningsuppgift på andra än myndigheter till att gälla också dessa punkter i propositionen.

Arbets- och näringsministeriet fäster i sitt utlåtande uppmärksamhet på förslaget till ändring av 12 § i samarbetslagen och konstaterar att det i en regeringsproposition med förslag till lag om ändring av samarbetslagen (RP 198/2024 rd) som för närvarande är under behandling i riksdagen föreslås ändringar i motsvarande paragraf och att den lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Kommunikationsministeriet beaktar behovet av att samordna propositionerna.

## **6 Specialmotivering**

### **6.1 Luftfartslagen**

**9 §.** *Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar.* I 2 mom. i paragrafen korrigeras terminologin i anslutning till flyganordningar och deras massa. Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry har föreslagit att termen *motordriven fallskärm* korrigeras till *motordriven flygskärm*, som är den term som allmänt används inom branschen. I bilaga I i EASA-förordningen används dessutom på finska i stället för *rakenteellinen massa* nuförtiden termen *tyhjämassa*, som också bättre motsvarar den engelska termen empty mass. På svenska behöver ingen ändring göras.

**43 §.** *Utbildningsorganisationer för underhållspersonal.* Det normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket som finns i 2 mom. i paragrafen ska enligt förslaget preciseras så att verket också kan meddela föreskrifter om utbildningsprogram. Bestämmelser om utbildningsprogram vid underhållsorganisationer som omfattas av EU-lagstiftningen finns i underhållsförordningen 1321/2014, men för luftfartyg som omfattas av nationell reglering finns det fortfarande behov att meddela nationella luftfartsföreskrifter för verksamheten vid utbildningsorganisationer för underhållspersonal. När ordet *utbildningsprogram* fogas till bestämmelsen motsvarar normgivningsbemyndigandet det bemyndigande som givits beträffande utbildningsorganisationer för flygtrafikfjänspersonal i 114 §.

**46 §.** *Tillståndsgivare.* I lagen återinförs som en författningsteknisk ändring den mening som uppenbarligen av misstag har utelämnats från 46 § om att godkännande för teckengivare beviljas av Transport- och kommunikationsverket eller en organisation som utbildar teckengivare och

som Transport- och kommunikationsverket har godkänt för uppgiften. Meningen har ursprungligen fogats till luftfartslagen i samband med ändring 61/2016. Samtidigt fogades till 181 § om ändringssökande möjligheten att begära omprövning hos Transport- och kommunikationsverket av godkännanden för teckengivare i beslut som fattats av någon annan än en myndighet. Eftersom denna möjlighet till begäran om omprövning fortfarande bibehållits i 181 § står 46 § och 181 § för närvarande i konflikt med varandra. Beviljande av behörighet för teckengivare har tidigare behandlats i regeringspropositionen för 2016 års lagändring (RP 69/2015 rd). Överföringen av den offentliga förvaltningsuppgiften till andra än myndigheter har ansetts möjlig eftersom uppgiften i sig inte innebär betydande utövning av offentlig makt. Detta behandlas närmare i avsnitt 12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.

**53 §.** *Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen och piloter för fjärrstyrda luftfartyg.* I paragrafen ändras som en teknisk korrigerande föräldrade hänvisningen till en organisation för sportflygverksamhet som avses i 163 § till en hänvisning till ett sådant behörigt organ som avses i 163 §. Hänvisningen har varit föräldrad i luftfartslagen sedan 163 § upphävdes. I denna lagändring återinförs 163 § dock i lagen när det gäller så kallade behöriga organ, men inte i fråga om organisationer för sportflygverksamhet. Bestämmelser om möjligheten att överföra myndighetsuppgifter till behöriga organ finns i artikel 69 i EASA-förordningen. Närmare motiveringar finns i anslutning till 163 §.

**97 §.** *Utförande av kontroller och övervakning.* Paragrafen behandlar säkerhetskontroller av passagerare och resgodis på flygplatser och säkerhetskontroller av förnödenheter ombord. För att få behörighet som säkerhetskontrollant och för att upprätthålla den ska personen avlägga teoriprova och bildtolkningstest som Transport- och kommunikationsverket genom avtal har utlokaliserat till privata tjänsteleverantörer. Luftfartslagen innehåller inga bestämmelser om överföringen av uppgiften. Däremot nämns det i motiveringen till den regeringsproposition som behandlar en ändring av lagen om transportservice (301/2018) följande (RP 145/2017 rd, specialmotiveringen till dåvarande IV avd., 4 kap. 1 §): ”1 §. Anförtröende 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 anförtröende av dem.*”

För närvarande motsvaras denna paragraf av 211 § i lagen om transportservice. Enligt 2 mom. i den paragrafen får Transport- och kommunikationsverket såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av yrkeskompetens överföra examination och övervakning av prov för bedömning av yrkeskompetens samt utfärdande av betyg. Eftersom bestämmelserna om säkerhetskontrollanter dock i övrigt finns i luftfartslagen föreslås det för tydlighetens skull att det till 97 § i luftfartslagen fogas ett nytt 3 mom. där det föreskrivs om överföring av assisterande uppgifter som har anknytning till teoriprova och bildtolkningstest för säkerhetskontrollanter och utfärdande av intyg. Med intyg avses till exempel eventuella intyg som utfärdas för utförandet av teoriprova och bildtolkningstest.

Eftersom lagen om transportservice innehåller bestämmelser om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter genom avtal hänvisas det till den del i det nya 3 mom. till 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice. I de paragrafer som det hänvisas till föreskrivs det bland annat om sekretess, krav på tjänsteleverantörer, avtal vid överföring av uppgifter samt tillsyn över tjänsteleverantörer.

**141 §.** *Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet.*

Enligt förslaget förenhetligas terminologin som används i lagen och ordalydelsen i 6 punkten om godkännande för person som ger rangeringssignaler åt luftfartyg ändras till *godkännande för teckengivare*. Det hänvisas till uppgiften i fråga i 47 § 1 mom. 6 punkten i form av ”teckengivare”.

I 1 mom. 10 punkten stryks begränsningen till en utbildnings- eller flygorganisations ansvariga person eftersom det kan finnas behov att på motsvarande sätt ingripa i andra organisationer som avses i 146 §, såsom till exempel i underhållsorganisationer för luftfartyg.

Dessutom fogas till 141 § ett nytt 3 mom. enligt vilket Transport- och kommunikationsverket kan ge en sådan anmärkning eller varning som avses i 142 § också till en sådan person som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten eller som utövar luftfartsrelaterad verksamhet men för vars uppgift eller verksamhet det inte krävs tillstånd. Sådana är till exempel skärmflygare eller fallskärmshoppare. Anmärkningen eller varningen är en första åtgärd varefter Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda eller begränsa verksamheten på det sätt som avses i 143 § om anmärkningen eller varningen inte har lett till att de förfaranden som försämrar säkerheten har rättats till.

**143 §. Återkallande av tillstånd som beviljats personer eller förbud mot att bedriva verksamhet.** Enligt förslaget görs mindre ändringar i ordalydelsen i 1–3 mom. så att det är möjligt att av säkerhetsskäl ingripa också i annan verksamhet än sådan som kräver tillstånd. Med stöd av detta kan man vid behov förbjuda eller begränsa till exempel en skärmflygare eller fallskärmshoppare som upprepade gånger bryter mot bestämmelserna, om verksamheten äventyrar säkerheten. I 1 och 2 mom. har man ställvis redan tidigare beaktat också förbudande av annan än tillståndspliktig verksamhet, men denna möjlighet beaktas nu på ett konsekvent sätt i alla punkter. Att begränsa eller förbjuda verksamheten kommer endast i fråga om lindrigare åtgärder, såsom anmärkning eller varning, inte får personen att upphöra med den verksamhet som äventyrar säkerheten.

Enligt förslaget fogas till paragrafen en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta personens arbetsgivare eller uppdragsgivare om att verket vidtagit åtgärder för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett certifikat eller medicinskt intyg eller för att förbjuda personen att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten. Bestämmelsen gäller alla innehavare av persontillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket, inte alla personer med uppgifter som påverkar flygsäkerheten som det ges exempel på i 170 § 4 mom. i luftfartlagen. Verket ska ha rätt att lämna en sådan underrättelse också då verket annars anser att det är nödvändigt för att säkerställa flygsäkerheten. En underrättelse görs till exempel i situationer där en person bedöms vara en fara för sig själv eller andra om personen tas in i ett arbetsskift. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i 87 § 3 mom. i lagen om transportservice för förare inom järnvägstrafiken, dock så att det inte är en skyldighet att underrätta utan en rätt att göra det. Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget ha möjlighet att underrätta att det vidtagits åtgärder för att återkalla ett certifikat eller intyg om det enligt verkets bedömning är särskilt nödvändigt av säkerhetsskäl. Avsikten är inte att underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om till exempel sedvanliga fall av återkallande eller tillfällig indragning av ett medicinskt intyg, om orsaken är någon annan än en sjukdom som medför omedelbar fara.

Om verket på motsvarande sätt får kännedom om att till exempel en flygledare, AFIS-personal eller en person som ingår i underhållspersonalen för luftfartyg misstänks skyldig till en sådan förseelse eller som annars agerat på ett sådant sätt som ger anledning att misstänka personens förmåga att ha hand om sin uppgift på ett säkert sätt, är det viktigt för arbetsgivaren att känna till detta då arbetsgivaren beslutar om förordnande av personen till arbetsuppgifter. Av denna

anledning ska Transport- och kommunikationsverket ha rätt att underrätta personens arbetsgivare eller en annan uppdragsgivare som personen arbetar för om avsikten att ingripa i personens certifikat eller medicinska intyg, om verket känner till vem som är arbetsgivare eller uppdragsgivare eller detta kan utredas.

Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket enligt förslaget ha rätt att underrätta om det slutliga beslutet genom vilket certifikatet eller intyget återkallats, ändrats eller begränsats samt om ett beslut genom vilket man frångår de tänkta åtgärderna och certifikatet förblivit i kraft oförändrat. Eftersom ett brådskande beslut om återkallande till en början har kunnat fattas för viss tid ska Transport- och kommunikationsverket kunna underrätta personens arbetsgivare också då man beslutat att certifikatet eller intyget dras in slutgiltigt eller när beslut om att avstå från åtgärder fattats. I samband med en uppföljning av användningen av rusmedel kan till exempel testning visa att det inte förekommer något alkoholproblem och då kan personens medicinska intyg återställas, eventuellt med begränsningar.

**146 §. Åtgärder för ingripande i en organisations verksamhet.** Det föreslås att rubriken ändras så att organisationer med uppgifter som inte förutsätter tillstånd eller anmälan ska beaktas. För att beakta dessa fogas också en ny 18 punkt till paragrafen, en annan organisation som sköter uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Sådana aktörer kan finnas till exempel i underleverantörskedjor i anslutning till flygplatsens funktioner (se närmare i motiveringen till 148 §).

**147 §. Anmärkningar och varningar som gäller organisationer.** Enligt förslaget ändras *1 mom.* så att en anmärkning eller varning också kan ges andra organisationer som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten än sådana för vars uppgift det krävs ett tillstånd eller en anmälan. En anmärkning eller varning är en första åtgärd varefter Transport- och kommunikationsverket kan gå vidare och förbjuda eller begränsa verksamheten på det sätt som avses i 148 § endast om anmärkningen eller varningen inte har lett till att de förfaranden som försämrar säkerheten har rättats till.

**148 §. Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av verksamhet.** Rubriken ändras enligt förslaget så att möjligheten att förbjuda eller begränsa också sådan verksamhet som påverkar flygsäkerheten som inte förutsätter tillstånd eller anmälan ska beaktas. Dessutom görs en teknisk korrigeringsordalydelsen i *1 mom. 4 punkten* så att utöver brott mot föreskrifter även brott mot bestämmelser i lagen beaktas i punkten, på motsvarande sätt som i 3 punkten. Även i det inledande stycket till *3 mom.* föreslås en teknisk korrigeringsordalydelsen där det beaktas att anmälningspliktig verksamhet också kan begränsas och inte enbart förbjudas.

Ett nytt *4 mom.* fogas till paragrafen med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket av säkerhetsskäl kan förbjuda eller begränsa tills vidare eller för viss tid också en sådan luftfartsrelaterad verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd eller anmälan. I till exempel underleverantörskedjor för funktioner på flygplatsen kan det finnas aktörer av vilka det inte krävs myndighetstillstånd eller anmälan till myndigheten, men i vilkas verksamhet det kan vara nödvändigt att ingripa om det finns risk för att flygsäkerheten äventyras. Dessutom kan flygverksamhet bedrivas med delägda luftfartyg (*fractional ownership*), där en person eller ett företag skaffar en andel i ett luftfartyg eller ett företag som bedriver flygverksamhet och utifrån det får tillgång till företagets hela flygmateriel. Sådan verksamhet betraktas under vissa förutsättningar som icke-kommersiell verksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan. Om det ändå uppstår allvarliga säkerhetsbrister i verksamheten hos ett företag med delägda luftfartyg är det viktigt att Transport- och kommunikationsverket i sista hand kan ingripa också i den verksamheten genom

ett förbud eller en begränsning av verksamheten. Att begränsa eller förbjuda verksamheten kommer endast i fråga om lindrigare åtgärder, såsom en anmärkning eller varning som den föregående paragrafen möjliggör, inte får organisationen att rätta sin verksamhet. En luftfartsföreskrift som gäller delägda luftfartyg är under beredning och avsikten är att meddela den med stöd av den i nuläget gällande rätten enligt luftfartslagen att meddela föreskrifter.

**151 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** Paragrafens ordalydelse ändras så att den motsvarar den formulering som används i lagen om transportservice. På detta sätt kan man tydligare fastställa också huvudförpliktelsen som förenas med vite eller annat tvångsmedel. Med anledning av justitieministeriets utlåtande har hänvisningen till viteslagen strukits, en hänvisning som nuförtiden rekommenderas att utelämnas.

**158 §. Flyghinder.** Undantaget enligt 3 mom. från skyldigheten att ansöka om flyghindertillstånd utvidgas. Enligt gällande reglering behövs inte flyghindertillstånd för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören. Det föreslås att detta undantag utvidgas så att det omfattar anordningar, byggnader, konstruktioner och märken som enligt överenskommelse med flygplatsoperatören sätts ut på flygplatsen, flygplatsens hinderbegränsande ytor eller skyddsytor och andra områden som hör till flygplatsen. En nationell definition av flygplats finns i 2 § 25 punkten i luftfartslagen. Denna ändring är motiverad med beaktande av flygplatsoperatörens ansvar för flygplatsen. En sådan situation som avses i undantaget kunde till exempel vara om Försvarsmakten sätter upp ett flyghinder på flygplatsen enligt överenskommelse med flygplatsoperatören. I avtalet mellan den som sätter upp hindret och flygplatsoperatören kan man också avtala om en ersättning som ska betalas till flygplatsoperatören. Ett sådant flyghinder ska ändå anmälas till Transport- och kommunikationsverket för anteckning i registret över flyghinder så att uppgifterna om hinder hålls uppdaterade.

**158 a §. Beviljande av flyghindertillstånd.** Enligt förslaget ska paragrafen indelas så att momentens ordningsföljd tydligare än tidigare motsvarar tillståndsförfarandet.

I 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket på ansökan beviljar flyghindertillstånd som avses i 158 § 2 mom. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman. Momentet motsvarar innehållsmässigt de två första meningarna i 1 mom. i den gällande paragrafen.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. om de utredningar som behövs som bilagor till ansökan. Samtidigt blir det gällande 2 mom. ett nytt 3 mom. I det nya 2 mom. föreskrivs det att den som ansöker om flyghindertillstånd redan innan ansökan om flyghindertillstånd lämnas in till Transport- och kommunikationsverket som bilaga till ansökan ska skaffa utredningar av vilka det framgår hur det planerade flyghindret inverkar på de flygprocedurer som används och om hindret genomtränger flygplatsens hinderbegränsande ytor. Dessa faktorer är avgörande vid bedömningen av flyghindrets effekter. Detta innebär att till ansökan ska fogas utredningar av de berörda leverantörerna av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som är verksamma i Finland samt de flygplatsoperatörer som berörs av flyghindret. Det flyghinder som ansökan gäller påverkar i huvudsak just dessa aktörer.

Ett flyghinder anses beröra en flygplats om det är beläget inom flygplatsens område i den bemärkelse som avses med flygplats i definitionen i 2 § 1 mom. 25 punkten. Enligt punkten i fråga avses med flygplats ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet, och till vilket hör de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen, de

kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet som finns på vattenområden samt räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som behövs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen.

Den som gör utredningen kan ta ut en ersättning för det. Ersättningen ska vara skälig och kostnadsbaserad. Detta är motiverat eftersom det inte är frivilligt att skaffa en utredning och det inte är möjligt att fritt välja vem som gör utredningen. Skäligheten för ersättningen bestäms enligt den arbetsmängd som krävs för att bedöma konsekvenserna av det flyghinder som ansökan gäller. Den olägenhet som det flyghinder som ansökan gäller har för den som gör utredningen ska inte inverka på ersättningens storlek.

Den arbetsmängd som krävs för att utreda konsekvenserna av ett flyghinder kan variera avsevärt från fall till fall. Om till exempel det flyghinder som ansökan gäller helt och hållet hindrar flygplan från inflygning och start är det klart att flyghindret måste vara flyttbart. En utredning av konsekvenserna av flyghinder som upprepade gånger placeras på samma ställe kan också antas medföra en mindre mängd arbete eftersom en utredning har gjorts redan tidigare. Samtidigt kan utredningen av konsekvenserna för vissa flyghinder medföra en betydande arbetsmängd, uppskattningsvis flera timmar, om man exempelvis är tvungen att anpassa flygproceduren på grund av flyghindret.

Myndigheten ska ge sökandena anvisningar om hur man skaffar de utredningar som ska fogas till ansökan, så att de som ansöker om tillstånd kan begära utredningar av rätt aktörer. Vid behov begär verket i enlighet med 22 § i förvaltningslagen den sökande att komplettera ansökan.

I 3 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas bedöma flyghindrets konsekvenser särskilt för flygprocedurer och flygplatsens hinderbegränsade ytor samt följdverkningarna av dessa konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören. Momentet motsvarar innehållsmässigt den tredje meningen i 1 mom. i den gällande paragrafen. Till skillnad från den gällande lagen framgår det tydligare av den nya formuleringen att väsentliga faktorer vid bedömningen av ansökan om flyghindertillstånd är konsekvenserna för flygprocedurer och flygplatsens hinderbegränsade ytor.

I 4 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska bevilja flyghindertillstånd, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygprocedurerna så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik. Momentet motsvarar innehållsmässigt 2 mom. i den gällande paragrafen.

Tillräcklig reglering om hörande av parter finns redan i 34 § i förvaltningslagen, så det föreskrivs inte separat om hörande i denna paragraf. I ansökningsärenden som gäller flyghindertillstånd hörs i regel leverantörer av flygtrafikledningstjänster, flygplatsoperatörer, planerare av flygprocedurer, de myndigheter vars verksamhet hindret kan inverka på och övriga parter. Bland dem som hörs finns alltså också flygplatsoperatören och leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och som har gjort utredningar i anslutning till ansökan, om de är part i ärendet. I fråga om vindkraftverk som placeras i ett havsområde ska Gränsbevakningsväsendet alltid höras. Övannämnda aktörer ska höras endast när de är parter i tillståndsärendet. Flygplatsoperatörer ska exempelvis inte höras om det hinder ansökan gäller inte är beläget så att flygplatsen berörs.

**163 §. Överföring av uppgifter till behöriga organ.** Paragrafen har upphävts i samband med ändring 301/2018 av lagen om transportservice (RP 145/2017 rd) eftersom den här bestämmelsen i luftfartslagen har överförs till lagen om transportservice (dåvarande 4 kap. 6 §, nuvarande 214 §). Enligt motiveringen till regeringspropositionen överfördes innehållet i 163 § i luftfartslagen om överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet i enlighet med EASA-förordningen till kapitlet i fråga. Eftersom bestämmelser om bland annat flygtrafiktjänst och luftvärdighet hos luftfartyg fortfarande ingår i luftfartslagen och uppgifter också i anslutning till dessa kan komma att överföras till behöriga organ, föreslås det att paragrafen återinförs i luftfartslagen för tydlighetens skull. Däremot finns det för närvarande inget behov av att överföra myndighetsuppgifter till organisationer för sportflygverksamhet.

Om överföring av uppgifter till behöriga organ (*qualified entities*) föreskrivs i artikel 69 i EASA-förordningen och i förordningar som kommissionens antagit med stöd av den. Enligt den förordningen kan Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA och nationella behöriga myndigheter delegera sina uppgifter i samband med certifiering och tillsyn till behöriga organ som har ackrediterats så att de uppfyller kriterierna i bilaga VI. I EU-förordningar föreskrivs också om behörighetsvillkoren för behöriga organ och om förfarandet vid överföring av uppgifter.<sup>10</sup> Eftersom EU-lagstiftningen ändå är möjliggörande, inte förpliktande, ska det med hänsyn till grundlagen också särskilt föreskrivas i finsk lag att den möjligheten får utnyttjas och den ansvariga instansen föreslås vara Transport- och kommunikationsverket. Motsvarande bestämmelser finns i 214 § i lagen om transportservice. I Finland har myndighetsuppgifter inom luftfarten tills vidare inte överförts till behöriga organ. Bestämmelser om ändringssökande föreslås i 181 §.

**170 a §. Utandningsprov.** Enligt förslaget föreskrivs i paragrafen om arbetsgivarens rätt att förplikta en arbetstagare som arbetar ombord på ett luftfartyg eller inom markorganisationen i uppgifter som påverkar flygsäkerheten att lämna ett utandningsprov för att utreda om arbetstagaren är alkoholpåverkad under arbetstiden när arbetstagaren utför en uppgift som påverkar flygsäkerheten. Dessutom föreskrivs om lufttrafikoperatörens rätt att även förplikta arbetstagare hos sina underleverantörer som arbetar på flygningar eller med förberedelser inför en flygning när de ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg, att lämna utandningsprov.

Rätten att utföra utandningsprov gäller personal anställd hos operatören eller hos en annan arbetsgivare. I det vägledande materialet till EU:s flygdriftsförordning 965/2012 (punkt GM3 CAT.GEN.MPA.170(b)) betonas det att anställda hos underleverantörer inte kan vara föremål för testning som gäller användningen av psykoaktiva substanser, förutom när det är fråga om flygbesättning eller kabinbesättning i ett luftfartyg. Operatören kan förutsätta testning av personalen som en del av ett underleverantörsavtal.

---

<sup>10</sup>Relevanta bestämmelser för luftfartslagen med tanke på överföringen av uppgifter till behöriga organ är förutom artikel 69 i EASA-förordningen särskilt punkterna 145.B.205 och CAMO.B.205 i underhållsförordningen (EU) N:o 1321/2014, punkterna 21.B.30 och 21L.B.17 i luftvärdighetsförordningen (EU) N:o 748/2012, punkt ATM/ANS.AR.B.005 i flygtrafiktjänstförordningen (EU) 2017/373, punkt ATCO.AR.B.005 i förordningen om flygledarcertifikat (EU) 2015/340 samt punkt ADR.AR.B.010 i flygplatsförordningen (EU) N:o 139/2014.

I luftfartslagen förutsätts helnykterhet av den som arbetar i flygsäkerhetsuppgifter. Med stöd av gällande 170 § i luftfartslagen får uppgifter ombord på luftfartyg eller glidare eller andra anordningar som används för luftfart eller sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten inte utföras av den som har använt alkohol eller något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet. Om straff för att berusad styra ett luftfartyg eller sköta en flygsäkerhetsuppgift föreskrivs i 23 kap. 6 § i strafflagen som fylleri i lufttrafik samt i fråga om lindrigare gärningar i 177 § i luftfartslagen som användning av berusningsmedel i luftfart.

Med stöd av 23 kap. 6 § i strafflagen ska för fylleri i lufttrafik till böter eller till fängelse i högst två år dömas den som styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning eller sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i personens blod eller minst 0,22 milligram per liter i personens utandningsluft, eller att personens förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt. Enligt 2 mom. i paragrafen ska för fylleri i lufttrafik också dömas den som styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning eller sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift efter att ha använt narkotika så att en verksam beståndsdel i narkotikan eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i personens blod medan uppgiften utförs eller därefter. Bestämmelsen i detta moment tillämpas dock inte, om beståndsdel eller ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedelspreparat som den som utför uppgiften har haft rätt att använda. Högsta domstolen har i sitt avgörande HD 2008:34 ansett att det med tanke på huruvida rekvisitet för gärningen uppfylls är väsentligt att man genom att delta i en flygsäkerhetsuppgift orsakar att flygsäkerheten äventyras. Detta kan ske redan då flygningen planeras och starten förbereds innan luftfartyget sätts i rörelse eller motorn startas.

Med stöd av 177 § i luftfartslagen döms den till böter som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten trots att personen till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt alkohol eller något annat berusningsmedel så att det i personens organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Det är ur både arbetsgivar- och arbetstagarperspektiv en skillnad mellan dels slumpmässiga utandningsprov av stickprovskaraktär och regelbundna utandningsprov, dels utandningsprov i situationer där en arbetstagare misstänks vara berusad. Därför föreslås förutsättningarna för att förplikta någon att lämna utandningsprov vara olika när det gäller dessa situationer. Slumpmässiga utandningsprov av stickprovskaraktär eller regelbunden testning ska utföras omedelbart innan arbetsskiftet börjar. Det är motiverat att förplikta arbetstagaren till ett utandningsprov under arbetsskiftet i situationer där arbetsgivaren misstänker att arbetstagaren är berusad.

Med stöd av 1 mom. ska en arbetsgivare kunna förplikta de arbetstagare som arbetar ombord på ett luftfartyg eller inom markorganisationen i uppgifter som påverkar flygsäkerheten att vid en tidpunkt som arbetsgivaren bestämmer delta i ett regelbundet eller slumpmässigt utandningsprov. En lufttrafikoperatör kan även förplikta sådana arbetstagare hos sina underleverantörer som arbetar på flygningar eller med förberedelser inför en flygning att lämna utandningsprov när de ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg. Genom bestämmelsen blir det möjligt att ordna slumpmässiga utandningsprov, regelbundna utandningsprov i början av ett arbetsskift, och utandningsprov under ett arbetsskift. Avsikten är att arbetsgivaren genom utandningsproven ska kunna ta reda på arbetstagarnas arbetskonfektion före arbetsskiftet börjar när det gäller sådana arbetstagare vars arbetsprestation hänförs direkt till flygsäkerheten eller passagerarnas liv och hälsa. Utandningsprovet utförs i samband med arbetsskiftet, omedelbart före arbetsskiftets början.



Arbetstagare som arbetar ombord på ett luftfartyg eller inom markorganisationen i uppgifter som påverkar flygsäkerheten ska enligt förslaget kunna förpliktas att lämna ett utandningsprov. Bestämmelsen motsvarar arbetstagare som i sitt arbete kan uppfylla rekvisitet för de gärningar som avses i 23 kap. 6 § i strafflagen och 6 § i luftfartslagen. Med person som arbetar ombord på ett luftfartyg avses luftfartygets pilot och dess besättningsmedlemmar samt andra eventuella arbetstagare som utför arbete ombord på luftfartyget. Med person som utför en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten avses en arbetstagare på motsvarande sätt som i 170 § 1 mom. och 177 § i luftfartslagen. Enligt 170 § 4 mom. i luftfartslagen är personer med uppgifter som påverkar flygsäkerheten åtminstone de personer som arbetar på trafikflygplatsens behörighetsområden, utför operativa och tekniska uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller utför chefsuppgifter inom flygsäkerheten, luftfartygets flygande personal och personal med uppgifter inom färdplanering, personal med tillstånd att röra sig på trafikflygplatsens behörighetsområden, trafikflygplatsens säkerhetskontrollanter och trafikflygplatsens väktare. Syftet med bestämmelsen är att omfatta sådana arbetstagare som arbetar inom markorganisationen och vars arbete påverkar flygsäkerheten och därmed de ombordvarandes liv och hälsa. När utandningsprov utförs ska man se till att arbetstagarna får ett opartiskt bemötande. Möjligheten att ordna utandningsprov för dem som utför en uppgift som påverkar flygsäkerheten är för arbetsgivaren ett nödvändigt och med tanke på skyddet av de ovannämnda intressena, det vill säga flygsäkerheten och de ombordvarandes liv och hälsa, motiverat sätt att säkerställa arbetstagarnas arbets- och funktionsförmåga i syfte att förebygga säkerhetsrisker i uppgifter som påverkar flygsäkerheten ombord på luftfartygen. Luftfartslagen och EU-lagstiftningen om civil luftfart ställer höga krav på drogfrihet inom luftfarten. I nuläget har utandningsprov kunnat genomföras på frivillig basis. Genom de föreslagna bestämmelserna blir det möjligt att besluta om utandningsprov i fråga om de uppgifter där det bedöms vara nödvändigt. Förslaget inverkar inte på nuläget när det gäller kravet på helnykterhet som framgår av 170 och 177 § i luftfartslagen i de uppgifter som den föreslagna rätten att utföra utandningsprov gäller.

I momentet föreskrivs dessutom om arbetsgivarens rätt att förplikta en enskild arbetstagare att lämna utandningsprov om det finns grundad anledning att misstänka att arbetstagaren är påverkad av alkohol under den tid arbetstagaren arbetar ombord på ett luftfartyg eller inom markorganisationen i uppgifter som påverkar flygsäkerheten. En förutsättning för att förplikta en enskild arbetstagare att lämna utandningsprov är således en grundad anledning att misstänka att arbetstagaren är påverkad av alkohol när han eller hon utför en uppgift. Tröskeln för en grundad misstanke får med tanke på flygsäkerheten inte vara orimligt hög. Avsikten är att tröskeln ska vara lägre än tröskeln för misstanke om att brott begåtts i 3 kap. 3 § i förundersökningslagen (805/2011). Det kan finnas grundad anledning att misstänka att en arbetstagare är berusad exempelvis utifrån hans eller hennes beteende eller andedräkt. Syftet med bestämmelsen är att begränsa så att enskilda arbetstagare inte kan förpliktas till utandningsprov godtyckligt eller på osakliga grunder. Med stöd av det föreslagna 1 mom. ska en enskild arbetstagare inte i andra situationer än vid sådan misstanke om berusning som beskrivs ovan kunna förpliktas att lämna utandningsprov som enda arbetstagare.

Arbetsgivaren ska inte enligt de föreslagna bestämmelserna vara skyldig att ordna utandningsprov eller att förplikta arbetstagare som misstänks vara berusade att lämna utandningsprov. Arbetsgivaren kan bedöma en arbetstagares arbetsförmåga också utan ett sådant prov. Utandningsprovet ska vara ett hjälpmedel som arbetsgivaren kan använda som stöd för sin bedömning. Det är arbetsgivaren i samarbete med representanter för personalen som har de bästa förutsättningarna att bedöma behovet av att ordna utandningsprov och exempelvis hur ofta det är ändamålsenligt att ordna utandningsprov. Arbetsgivaren kan tillsammans med representanter för personalen bedöma med hurdana intervaller det är ändamålsenligt att ordna

slumpmässiga utandningsprov, vilken uppgift det är fråga om och hur central den är för flygsäkerheten.

Om arbetstagaren vägrar att lämna ett utandningsprov som han eller hon enligt 1 mom. är förpliktad att göra, ska arbetstagaren inte med maktmedel kunna tvingas att lämna utandningsprov. Om en arbetstagare vägrar att lämna utandningsprov innebär det ett sådant brott mot en förpliktelse i anslutning till arbetsavtalsförhållandet vars betydelse ska bedömas enligt arbetsrättslig reglering. Bestämmelserna motsvarar till denna del de bestämmelser om arbetsgivarens rätt att förplikta en arbetstagare att lämna intyg över narkotikatest som finns i 8 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet. Särskilda bestämmelser om påföljderna vid vägran att lämna intyg över narkotikatest finns inte i den lagen.

Med stöd av 2 mom. i paragrafen är en förutsättning för utandningsprov att arbetsgivaren har ett skriftligt antidrogprogram i enlighet med 11 § 4 mom. i lagen om företagshälsovård. Bestämmelserna motsvarar till denna del bestämmelserna om narkotikatester. Avsikten är att förplikta arbetsgivare som utför utandningsprov att göra upp ett antidrogprogram. Om arbetsgivaren inte har ett antidrogprogram som avses i bestämmelsen, uppfylls inte förutsättningarna för att utföra utandningsprov. Programmet ska innehålla arbetsplatsens allmänna mål och den praxis som iakttas för att förhindra droganvändning och hänvisa personer med drogproblem vidare till vård. Programmet kan ingå i verksamhetsplanen för företagshälsovården. I ett antidrogprogram behandlas förutom alkohol också förebyggande av problem som användningen av andra berusningsmedel orsakar, tidiga insatser vid missbruksproblem och fungerande vårdhänvisning. När det gäller användning av berusningsmedel har perspektivet i programmet särskilt lagts på arbetstagarens hälsa och arbetsförmåga. Att arbetsgivare som utför utandningsprov förutsätts ha ett antidrogprogram leder således till ökade övergripande granskningar av användningen av berusningsmedel på arbetsplatserna, och därigenom till att missbruksproblemen beaktas som hälsoproblem, och ökar samtidigt transparensen och arbetstagarnas medvetenhet om praxis för förebyggande av rusmedelsskador och för vårdhänvisning. Ett antidrogprogram främjar också fullgörandet av skyldigheten att bemöta arbetstagarna opartiskt exempelvis i fråga om enhetlig vårdhänvisningspraxis.

Innan antidrogprogrammet godkänns ska de arbetsuppgifter där en arbetstagare utan grundad misstanke kan förpliktas att lämna utandningsprov behandlas i den dialog som avses i samarbetslagen. I de företag som inte omfattas av samarbetslagens tillämpningsområde ska arbetsgivaren ge arbetstagarna eller deras representanter tillfälle att bli hörda om vilka de arbetsuppgifter är, där förutsättningarna för att förplikta arbetstagarna att delta i regelbundna eller slumpmässiga utandningsprov uppfylls.

I 3 mom. föreslås det bestämmelser om sådana krav på förfarandena som är av betydelse med tanke på arbetstagarnas rättsskydd. Enligt momentet ska arbetsgivaren vid utandningsproven använda apparater som är så tillförlitliga som möjligt och som har kalibrerats och underhållits i enlighet med tillverkarens instruktioner. Arbetsgivaren ska använda en alkometer av hög kvalitet som av de alkometrar som finns att tillgå på marknaden är så tillförlitlig som möjligt, kalibrerbar och avsedd för professionellt bruk. Arbetsgivaren ska vidare se till att apparaten kalibreras och underhålls på behörigt sätt i enlighet med tillverkarens instruktioner. Arbetsgivaren ska enligt 3 mom. också se till att de som utför utandningsproven har fått tillräcklig utbildning i användningen av de apparater som används vid proven. Arbetsgivaren ska även i övrigt se till att utandningsproven utförs på ett sätt som garanterar tillförlitliga resultat. Detta innebär en skyldighet att se till att alkometrarna används i enlighet med instruktionerna samt beaktande av möjligheten att mätfel kan förekomma.

Enligt 3 mom. förutsätts arbetsgivaren dessutom genom lämpliga förfaranden sörja för arbetstagarnas integritetsskydd vid utandningsproven. Det betyder exempelvis att ett utandningsprov ska utföras utom syn- och hörhåll för andra arbetstagare och att skyddet för personuppgifter ska beaktas när resultaten av utandningsproven behandlas. Utandningsprov ska inte utföras i allmänna utrymmen. För att arbetstagarnas integritetsskydd ska kunna tryggas vid utandningsproven ska ingen annan än de nödvändiga personerna, det vill säga den som utför provet, den som lämnar ett prov och en representant för arbetstagarna, vara närvarande. I fråga om behandlingen av personuppgifter tillämpas dataskyddslagstiftningen. Bestämmelser om tystnadsplikt finns i 35 § i dataskyddslagen när det gäller dem som deltar i behandlingen av personuppgifter och i 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet när det gäller dem som deltar i behandlingen av uppgifter om hälsotillstånd.

I 3 mom. föreslås det dessutom en bestämmelse om verifiering av resultaten av utandningsprov. Om arbetstagaren kräver det ska resultatet av ett utandningsprov verifieras genom ett nytt utandningsprov. Resultatet av ett utandningsprov som inte har utförts med en precisionsalkometer ska om arbetstagaren kräver det verifieras med en annan apparat. Det är inte motiverat att förutsätta att utandningsprov som har utförts med precisionsalkometer ska verifieras med en annan apparat eftersom precisionsalkometrarna är så tillförlitliga.

Eftersom det kan förekomma fel i de tekniska mätningarna kan resultaten av utandningsproven inte förutsättas vara fullständigt tillförlitliga. Det är i regel inte möjligt att på ett tillförlitligt sätt ta blodprov i flygplatsmiljön för att säkerställa riktigheten i resultatet av ett utandningsprov. Om det råder tvivel i fråga om riktigheten hos resultatet av ett utandningsprov ligger det i både arbetsgivarens och arbetstagarens intresse att saken reds ut. Arbetsgivaren ansvarar för att de uppgifter som denne använder i sitt beslutsfattande är korrekta.

Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att styra arbetsgivarna mot lämpliga förfaranden vid utförandet av utandningsprov. Arbetsgivaren ska enligt förslaget bestämma vem som i praktiken utför utandningsprov på luftfartygets befälhavare och övriga personal. När förfarandena slås fast är det motiverat att gå igenom hur ofta och med hurdana apparater utandningsproven ska utföras, hur ett åläggande att lämna utandningsprov ska meddelas, hur utandningsproven ska utföras i praktiken, vem som ska vara närvarande när utandningsprov utförs och på vilket sätt det ska sörjas för att integritet och personuppgifter skyddas för den som ska lämna utandningsprov.

I 3 mom. föreslås det dessutom en informativ hänvisning till 21 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet. Enligt 21 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet omfattas syftet med övervakning med tekniska metoder, ibruktagandet av dem och de metoder som används i övervakningen av den dialog som avses i samarbetslagen. I andra företag än sådana som omfattas av samarbetslagstiftningen ska arbetsgivaren före beslutsfattandet ge arbetstagarna eller deras representanter tillfälle att bli hörda i de angelägenheter som nämns ovan. Efter dialogen, samarbetsförfarandet eller hörandet ska arbetsgivaren definiera ändamålet med och metoderna för övervakningen med tekniska metoder av arbetstagarna samt informera arbetstagarna om syftet med, ibruktagandet av och metoderna för övervakningen. Därför behövs det inga separata bestämmelser om denna information i den föreslagna paragrafen.

I 4 mom. föreslås det en bestämmelse om arbetsgivarens skyldighet att informera arbetstagarna om rätten att kräva att resultatet av ett utandningsprov verifieras i enlighet med 3 mom. En sådan skyldighet behövs med tanke på arbetstagarnas rättsskydd. De registrerade ska informeras om behandlingen av personuppgifter i enlighet med kapitel III i dataskyddsförordningen.

**170 b §.** *Behandling av personuppgifter i samband med utandningsprov.* I paragrafen föreskrivs det om behandling av arbetstagares personuppgifter i samband med de utandningsprov som avses i 170 a §.

Vid behandlingen av resultaten av utandningsprov ska, när resultaten är personuppgifter, bestämmelserna om behandling av personuppgifter beaktas. Enligt 3 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet får arbetsgivaren behandla endast sådana personuppgifter som har direkt relevans för arbetstagarens arbetsavtalsförhållande och som har att göra med hanteringen av rättigheter och skyldigheter för parterna i arbetsavtalsförhållandet eller med de förmåner arbetsgivaren erbjuder arbetstagarna eller med arbetsuppgifternas särskilda natur. Enligt 4 § i den lagen ska insamling av personuppgifter under ett arbetsavtalsförhållande behandlas i den dialog som avses i samarbetslagen. Bestämmelser om den personuppgiftsansvariges skyldigheter och den registrerades rättigheter finns i dataskyddsförordningen. I avsnitten 10.3.2 och 10.3.3 i propositionen beskrivs den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter och skyddet för personuppgifter i samband med utandningsprov.

Det ska vara tillåtet att behandla personuppgifter som gäller resultatet av ett utandningsprov endast om förutsättningarna enligt 170 a § uppfylls för att skydda flygsäkerheten. De tillåtna ändamålen med behandlingen anges i den föreslagna bestämmelsen. Behandlingen av personuppgifter har begränsats till vad som är nödvändigt för att målen med de föreslagna bestämmelserna om utandningsprov ska nås. Det föreslås att bestämmelser om en avgränsning av den personkrets som får delta i behandlingen av personuppgifter som gäller ett positivt utslag i ett utandningsprov och om utplåning av uppgifter tas in i lagen genom en hänvisning till 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

**174 §.** *Tjänsteansvar.* Enligt förslaget fogas till paragrafen om tjänsteansvar och skadeståndsansvar en hänvisning också till 163 §, där det föreskrivs om överföring av uppgifter till behöriga organ. Ett sådant behörigt organ (*qualified entity*) som avses i artikel 69 i EASA-förordningen kan vara antingen en juridisk person eller en fysisk person. Närmare motiveringar finns i anslutning till 163 §.

**181 §.** *Ändringssökande.* Till förteckningen i 3 mom., där de beslut räknas upp som fattats av någon annan än en myndighet och för vilka omprövning ska begäras av Transport- och kommunikationsverket, fogas de i 163 § avsedda beslut som fattats av behöriga organ. Närmare motiveringar om behöriga organ finns i anslutning till 163 §.

## **6.2 Lagen om transportservice**

**124 §.** *Utdelning av begränsade lufttrafikkättigheter.* I den andra meningen i 2 mom. i paragrafen ändras i lagens finska språkdräkt ordet *niitä* till *siitä* som en teknisk korrigerings eftersom pronomenet hänvisar till ordet *liikennöintilupaa* i singularis. Korrigeringen medför ingen ändring i den svenska språkdräkten. Däremot korrigeras i den svenska språkdräkten i andra meningen i 2 mom. *trafiktillstånd* till *trafikkättigheter* och *trafikkättigheter* till *trafiktillstånd*. Korrigeringen medför ingen ändring i den finska språkdräkten. Dessutom fogas till 2 mom. en mening om att granska beslutet om beviljande av trafikillstånd på nytt för att utreda om de trafikrättigheter som trafikillståndet omfattar används effektivt och förenligt med konkurrenslagstiftningen i Europeiska unionen och den nationella konkurrenslagstiftningen. Den här möjligheten har tidigare ingått i beslut enligt Luftfartsverkets normserie 2/2004 (Bedrivande av lufttrafik på en flyglinje med begränsningar i fråga om utnyttjande av trafikrättigheter). Eftersom förvaltningslagen dock endast tillåter ändring i ett myndighetsbeslut utifrån en omprövningsbegäran samt rättelse av fel under vissa förutsättningar är möjligheten

till en ny granskning av tillståndet ett undantag från bestämmelserna i förvaltningslagen. Enligt 5 § i förvaltningslagen ska, om det i någon annan lag finns bestämmelser som avviker från förvaltningslagen, de bestämmelserna tillämpas i stället för förvaltningslagen. Det är alltså möjligt att avvika från förvaltningslagen genom en speciallag, men inte genom ett beslut av en myndighet eller en föreskrift. Således ska den behövliga bestämmelsen fogas till lagen om transportservice. I praktiken kan det bli nödvändigt att omfördela trafikrättigheterna om ett flygbolag som erhållit ett trafiktillstånd har upphört med sin verksamhet eller inte har inlett flygtrafik, eller om bolaget inte bedriver trafik effektivt och enligt konkurrensreglerna. Även när nya aktörer kommer in på marknaden kan det uppstå behov att omfördela trafikrättigheterna mer jämlikt, på det sätt som krävs enligt artikel 5 i EU:s förordning om luftfartsavtal 847/2004<sup>11</sup>.

**130 §. Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg.** I den första meningen i paragrafens 1 mom. görs en teknisk korrigeringsändring då ordet *och* ändras till *inklusive* eftersom kontrollantbehörighet är ett persontillstånd som definieras i 2 § i lagen. Till samma 1 mom. fogas ett krav som gäller kabinbesättning i luftfartyg som omfattas av den nationella regleringen och för vilka de krav som uppställs inte tidigare fastställts i lag. För dem som ingår i kabinbesättningen i dessa luftfartyg krävs inte ett sådant giltigt kabinbesättningsintyg som avses i EU-lagstiftningen. Om en person i kabinbesättningen inte har och inte heller tidigare har haft ett kabinbesättningsintyg ska personen genomgå en säkerhetsutbildning som operatören har utarbetat och som Transport- och kommunikationsverket har godkänt. Till momentet fogas också ett omnämnande om att flygbesättningen också sköter säkerhetsuppgifterna i kabinen om det inte finns någon kabinbesättning.

För närvarande är den Douglas DC3 som DC-yhdistys ry opererar det enda luftfartyg som omfattas av nationell lagstiftning och som har kabinbesättning. Man har redan tidigare kommit överens med föreningen om de krav på kabinbesättningen som nu fastställs i lag, så i praktiken har inte preciseringen av bestämmelsen någon inverkan på nuläget.

**211 §. Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter.** I den andra meningen i 2 mom. i paragrafen ändras hänvisningen till yrkeskompetens till kompetens i allmänhet. Detta beror på att Transport- och kommunikationsverket utöver de prov som hänför sig till bedömningen av yrkeskompetens även ordnar till exempel teoriprov för privatflygare och sportflygare, och genomförandet av dem kan överföras som en assisterande uppgift till en utomstående aktör.

**243 a §. Anmälan om återkallande, ändring eller begränsning av certifikat, intyg eller medicinsk rapport för flygande personal.** Enligt förslaget fogas till 31 kap. om administrativa påföljder och ändringssökande en ny paragraf om Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta en lufttrafikoperatör om verket vidtagit sådana åtgärder som avses i 242 § för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett flygcertifikat eller medicinskt intyg för en pilot eller för att återkalla, ändra eller begränsa ett kabinbesättningsintyg eller en medicinsk rapport för kabinbesättning. Verket kan lämna en sådan underrättelse också om verket annars anser att underrättelsen är nödvändig för att säkerställa flygsäkerheten. Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget ha möjlighet att lämna en underrättelse om att det vidtagits åtgärder för att återkalla ett certifikat eller intyg om det enligt verkets bedömning är särskilt nödvändigt av säkerhetsskäl. Avsikten är inte att underrätta arbetsgivaren eller

---

<sup>11</sup>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder (av den 29 april 2004).

uppdragsgivaren om till exempel sedvanliga fall av återkallande eller tillfällig indragning av ett medicinskt intyg, om orsaken är någon annan än en sjukdom som medför omedelbar fara.

Om verket får kännedom om att en pilot eller en medlem i kabinbesättningen till exempel misstänks skyldig till ett sådant brott eller en sådan förseelse eller som annars agerat på ett sådan sätt som ger anledning att misstänka personens förmåga att ha hand om sin uppgift på ett säkert sätt, är det viktigt för arbetsgivaren att känna till detta då arbetsgivaren beslutar om förordnande av personen till arbetsuppgifter. Av denna anledning ska Transport- och kommunikationsverket ha rätt att underrätta personens arbetsgivare eller en annan lufttrafikoperatör på vars uppdrag personen arbetar om avsikten att ingripa i personens certifikat eller medicinska intyg, om verket känner till vem som är arbetsgivare eller uppdragsgivare eller detta kan utredas. Bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i 87 § 3 mom. i lagen om transportservice för förare inom järnvägstrafiken, dock så att det inte är en skyldighet att underrätta utan en rätt att göra det. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket enligt förslaget ha möjlighet att underrätta om det slutliga beslutet genom vilket certifikatet eller intyget återkallats, ändrats eller begränsats samt om ett beslut genom vilket man frångår de tänkta åtgärderna och certifikatet förblivit i kraft oförändrat.

**245 §. Anmärkning eller varning.** Enligt förslaget ändras *1 mom.* så att Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning också till en annan som sköter uppgifter som påverkar flygsäkerheten än en sådan för vars uppgift det krävs ett tillstånd eller en anmälan. Sådana kan till exempel vara personer som arbetar med chefsuppgifter som hänför sig till flygsäkerheten. En anmärkning eller varning är en första åtgärd varefter man kan gå vidare och förbjuda eller begränsa verksamheten endast om anmärkningen eller varningen inte har lett till att de förfaranden som försämrar säkerheten har rättats till.

**249 §. Verksamhetsförbud i vissa fall.** Ett nytt *6 mom.* fogas till paragrafen med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket av säkerhetsskäl kan förbjuda eller begränsa tills vidare eller för viss tid också en sådan verksamhet som avses i 13 eller 14 kap. för vilken det enligt lagen om transportservice eller EU-lagstiftningen inte behövs tillstånd eller anmälan, eller att verka som ansvarsperson för organisationen. För till exempel ansvarspersonerna för anmälningspliktiga utbildningsorganisationer för flygande personal krävs enligt EU-lagstiftningen inte Transport- och kommunikationsverkets egentliga godkännande, utan organisationen utser dem till sin uppgift. I lagen om transportservice föreskrivs det i 13 kap. om tillståndspliktig flygverksamhet och i 14 kap. om behörigheter och utbildning för flygande personal. Till exempel sådant bruksflyg som avses i 127 § får man med stöd av 3 mom. bedriva utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Utifrån paragrafen behövs inte bruksflygtillstånd exempelvis för flygningar för bogsering av segelflygplan, flygningar för fallskärmshoppning eller flygningar för övervakning av skogsbränder när de genomförs i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Dessa utförs ofta av privatflygare och sportflygare i egenskap av privatpersoner, varvid det är möjligt att rikta administrativa påföljder mot personens certifikat. Om verksamheten däremot bedrivs av ett företag kan detta i egenskap av organisation enligt gällande lagstiftning inte åläggas en påföljd i form av en anmärkning, varning eller i sista hand ett verksamhetsförbud eller en begränsning av verksamheten. Verket ska enligt förslaget gå vidare till att förbjuda eller begränsa verksamheten endast om anmärkningen eller varningen inte har lett till att de förfaranden som försämrar säkerheten har rättats till.

Om det i sådan verksamhet som avses ovan och för vilken tillstånd eller anmälan inte krävs, upprepade gånger eller allvarligt har brutits mot bestämmelserna i denna lag eller mot föreskrifter som meddelats med stöd av den eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet, eller om det finns grundad

anledning att misstänka att verksamheten inte förmås bedrivas på ett säkert sätt, ska Transport- och kommunikationsverket ha möjlighet att förbjuda bedrivandet av verksamheten tills vidare eller för viss tid, eller begränsa den. På motsvarande sätt ska det vara möjligt att förbjuda en person att verka som ansvarsperson för en organisation som bedriver luftfartsrelaterad verksamhet även då det inte krävs något egentligt godkännande för uppgiften.

### **6.3 Samarbetslagen**

**12 §.** *Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog.* Enligt 2 mom. i paragrafen är ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog enligt 8 § 6 punkten i samarbetslagen bland annat arbetsuppgifter där arbetsgivaren med stöd av 13 kap. 19 a § i lagen om sjöarbetsavtal utan grundad misstanke kan förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov. Det föreslås att det till punkten också fogas de arbetsuppgifter på grund av 170 a § i luftfartslagen där arbetsgivaren utan grundad misstanke kan förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov.

### **7 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 september 2025.

### **8 Verkställighet och uppföljning**

Verkställandet av de föreslagna lagarna följs upp av kommunikationsministeriet. Vid uppföljningen bedöms hur informationsgången som främjar flygsäkerheten har förbättrats och hur samarbetet mellan expertorganisationerna klarnat i förhållande till målen i lagen och de uppskattade konsekvenserna.

### **9 Förhållande till andra propositioner**

Propositionen har inte något direkt samband med andra nationella lagstiftningsprojekt som är under beredning eller som planeras.

Propositionen har samband med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA:s initiativ om elektroniska certifikat. EASA har den 20 september 2022 inlett ett lagberedningsprojekt för att möjliggöra elektroniska certifikat för personal i Europa (RMT.0737 Enabling electronic personnel licensing in Europe). Målet är att myndigheten i stället för ett fysiskt certifikat ska kunna ta i bruk ett elektroniskt EU-certifikat som visas upp på en mobil enhet. Det elektroniska certifikatet ska användas av innehavare av certifikat som gäller piloter, flygledare och luftfartygens underhållspersonal (Del 66).

Vid tidpunkten för beredningen av regeringspropositionen är tidtabellen för den EU-lagstiftning som gör det möjligt att ta i bruk elektroniska certifikat ännu inte fastslagen. Enligt en preliminär bedömning ska en EU-bestämmelse utfärdas 2026.

En övergång till elektroniska certifikat kan möjliggöra effektivare övervakning av dem och en mer tidsenlig delning av uppgifter om certifikatens giltighet. Enligt nuvarande uppgifter kommer de elektroniska certifikaten dock inte att svara på Transport- och kommunikationsverkets behov att få rätt att underrätta arbetsgivaren om att åtgärder som gäller certifikatet har vidtagits.

Propositionen kan dessutom ha samband med den uppdatering av EU:s genomförandeförordning (EU) 2023/2117 om fastställande av nödvändiga bestämmelser och närmare krav för funktionen hos och förvaltningen av en informationsdatabas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139, den s.k. Repository-förordningen som gäller luftfarten (Repository of civil-aviation-related information), som är under beredning. Beredningen av förordningsändringen befinner sig vid tidpunkten för skrivandet av regeringspropositionen i ett skede där dess område ännu inte har preciserats. Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har bedömt att den nationella ändring som nu föreslås kan falla utanför tillämpningsområdet för EU-förordningen, och att den i vilket fall som helst behövs åtminstone tills vidare med tanke på flygtrafikens säkerhet.

### **9.1 Samband med andra propositioner**

Samtidigt som denna proposition skrivs behandlar riksdagen en regeringsproposition med förslag till lag om ändring av samarbetslagen (RP 198/2024 rd). I den föreslås det ändringar i 12 §. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Det finns inte kännedom om andra regeringspropositioner som direkt skulle påverka denna regeringsproposition.

## **10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Förslagen kan bedömas med tanke på jämlikhet (6 §), rätten till liv, personlig frihet och integritet (7 §), skyddet för privatlivet (10 §), egendomsskyddet (15 §), näringsfriheten (18 §), rättsskyddet (21 §) och överföringen av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §) vilka tryggas i Finlands grundlag. De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Omfattningen av de föreslagna bestämmelserna har begränsats till vad som ska anses vara nödvändigt och proportionellt med tanke på syftena med dem. Förslagen innebär inga ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som tryggas i grundlagen.

### **10.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter**

Offentliga förvaltningsuppgifter kan enligt 124 § i grundlagen 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. Begreppet offentliga förvaltningsuppgifter används i grundlagen i en relativt vidsträckt bemärkelse, så att det omfattar uppgifter som hänför sig exempelvis till verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner. Bestämmelsen i 124 § i grundlagen inbegriper både överföring av uppgifter som för närvarande ankommer på myndigheterna och överföring av nya till förvaltningen hänförliga uppgifter på andra än myndigheter.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> RP 1/1998 rd, s. 179/II.



Begreppet offentlig uppgift, som också omfattar offentliga förvaltningsuppgifter, har inom finländsk rätt oftast använts om en sådan i lagstiftningen angiven uppgift som uttryckligen anvisats en viss aktör och som är avsedd att utföras i ett allmänt intresse.<sup>13</sup>

Offentliga förvaltningsuppgifter är i första hand avsedda att skötas inom en myndighetsorganisation. Inom rättslitteraturen har begreppet offentlig förvaltningsuppgift kopplats till statens eller något annat offentligt samfunds lagstadgade skyldighet att vidta vissa åtgärder eller till det allmännas organiseringsansvar. Det har ansetts tillräckligt att uppgiften kan anses ha någon sorts koppling till verkställighet av lag eller till beslutsfattande som direkt gäller enskildas rättsliga ställning.<sup>14</sup>

Som offentliga förvaltningsuppgifter har man också betraktat uppgifter som kompletterar myndighetsverksamhet och genom vilka mål för enskilda förvaltningsområden fullföljs, eller som annars inbegriper ett särskilt allmänt intresse. Det särskilda allmänna intresset kan ha samband med uppgiftens samhälleliga konsekvenser, såsom människors säkerhet. I rättslitteraturen nämns som exempel sådana informations- och upplysningsuppgifter som kompletterar säkerhetsmyndigheternas verksamhet.<sup>15</sup> Inte ens ett starkt allmänt intresse har nödvändigtvis ansetts vara ett tillräckligt argument för att en uppgift ska betraktas som en offentlig förvaltningsuppgift. De rättsliga följderna av att en uppgift eller åtgärd utförs har, i stället för uppgiftens rättsliga natur, allt oftare tillmätts en avgörande betydelse i grundlagsutskottets praxis.<sup>16</sup>

I de föreslagna 46, 97 och 163 § i propositionen om ändring av luftfartslagen ingår bestämmelser om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. I propositionen föreslås det dock inte att nya offentliga förvaltningsuppgifter överförs till andra än myndigheter. Förhållandet mellan 46 och 97 § i propositionen och 124 § i grundlagen har bedömts tidigare i en regeringsproposition (RP 69/2015 rd). Förhållandet mellan 163 § i propositionen och 124 § i grundlagen har bedömts i samverkan med grundlagsutskottet (GrUU 27/2014 rd) i en regeringsproposition (RP 79/2014 rd). Utöver dessa innehåller 170 a § i propositionen bestämmelser vars förhållande till 124 § i grundlagen har ansetts vara nödvändigt att bedöma.

Enligt 46 § i propositionen bemyndigas en av Transport- och kommunikationsverket för uppgiften godkänd organisation som utbildar teckengivare att bevilja godkännande för teckengivare. Bestämmelsens förhållande har bedömts tidigare i en regeringsproposition om ändring av luftfartslagen (RP 69/2015 rd). Att bevilja godkännande för teckengivare är att utöva offentlig makt. Det kan dock inte betraktas som betydande utövning av offentlig makt.<sup>17</sup> Grundlagsutskottet har av hävd ansett att tryggheten av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen förutsätter att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (GrUU 33/2004 rd, GrUU 46/2002 rd). Det har ändå inte ansetts att 124 § i grundlagen kräver att det uttryckligen hänvisas till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom de allmänna förvaltningslagarna tillämpas med stöd av de i dem ingående bestämmelserna om

---

<sup>13</sup> Keravuori-Rusanen Marietta: Yksityinen julkisen vallan käyttäjänä. Valtiosääntöoikeudellinen tutkimus julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle, Edita Publishing Ab, Helsingfors 2008, s. 139.

<sup>14</sup> Keravuori-Rusanen: s. 169–171.

<sup>15</sup> Keravuori-Rusanen: s. 169–172.

<sup>16</sup> Keravuori-Rusanen: s. 180–181.

<sup>17</sup> RP 69/2015 rd, s. 14.

tillämpningsområde, definition på myndighet eller enskildas skyldighet att ge språklig service också på enskilda när de utför ett offentligt förvaltningsuppdrag (GrUU 26/2017 rd, GrUU 45/2005 rd). Den reglering som avses i 46 § i propositionen äventyrar inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättsskyddet eller andra garantier för god förvaltning eftersom man kan begära omprövning och söka ändring i ett beslut om godkännande för teckengivare på det sätt som anges i 181 § i luftfartslagen. I uppgiften iaktas dessutom de allmänna förvaltningslagarna och den som sköter uppgiften omfattas av tjänsteansvar enligt 174 § i luftfartslagen.

Även de uppgifter som överförs med stöd av 163 § omfattar fattande av skriftliga förvaltningsbeslut och utövning av offentlig makt. Genom propositionen föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket kan överföra uppgifter i anknytning till den första certifieringen eller den fortlöpande tillsynen av personer eller organisationer till behöriga organ med iakttagande av vad som föreskrivs i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Regleringen som gäller behörighetsvillkoren för behöriga organ följer av EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. På samma sätt som i 46 § i propositionen kan omprövning av beslut som fattas med stöd av 163 § sökas på det sätt som avses i 181 § i luftfartslagen och de som sköter uppgifterna omfattas av det tjänsteansvar som avses i 174 § i luftfartslagen.

Enligt 97 § i propositionen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att till en privat eller offentlig tjänsteleverantör genom avtal överföra sådana assisterande uppgifter som har anknytning till ordnandet av teoriprov och bildtolkningstest och övervakning av provprestationerna för säkerhetskontrollanter samt utfärdande av intyg. I uppgifterna ingår inte att fatta skriftliga förvaltningsbeslut eller utöva offentlig makt. Det är redan för närvarande möjligt att överföra uppgifter på andra än myndigheter med stöd av 211 § i lagen om transportservice. I propositionen finns en hänvisning till 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice och som ska tillämpas utöver de allmänna förvaltningslagarna. I dessa paragrafer ingår bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar, tillsynen över skötseln av en offentlig förvaltningsuppgift och behörighetsvillkor.

Överföringen av de av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter som avses i 46, 97 och 163 § på tjänsteleverantörer är ett ändamålsenligt sätt att genomföra dessa uppgifter. Transport- och kommunikationsverket besitter inte lämplig sakkunskap för att utföra uppgifterna och det är inte möjligt eller ändamålsenligt att verket till alla delar skaffar sig denna sakkunskap. De uppgifter som avses är noggrant avgränsade och på dem tillämpas de allmänna förvaltningslagarna för att trygga de grundläggande fri- och rättigheterna och god förvaltning.

Enligt 170 a § i propositionen föreskrivs i paragrafen om arbetsgivarens rätt att förplikta en arbetstagare som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten att lämna ett utandningsprov för att utreda om arbetstagaren är alkoholpåverkad under arbetstiden när arbetstagaren utför en uppgift som påverkar flygsäkerheten.

Grundlagsutskottet har inte i sin praxis när det gäller drogtestning (i fråga om narkotikatestning, se t.ex. GrUU 10/2004 rd, GrUU 60/2010 rd och i fråga om utandningsprov GrUU 1/2008 rd) betraktat drogtestning som offentliga förvaltningsuppgifter med avseende på 124 § i grundlagen. Bestämmelserna om utandningsprov i ett lagförslag som gällde kärnenergilagen bedömdes exempelvis inte utifrån 124 § i grundlagen, till skillnad från bestämmelserna om skyddsarrangemang, användning av maktmedel, beredskapsarrangemang och allmänna säkerhetsföreskrifter i samma lagförslag (GrUU 1/2008 rd).

Begreppet offentlig förvaltningsuppgift hänger samman med en tanke om att uppgifter som i regel ska skötas av myndigheter överförs på privata aktörer. Utgångspunkten är en annan för de bestämmelser som föreslås i denna proposition. Avsikten är inte att komplettera myndigheternas uppgifter eller att ge arbetsgivarna uppgifter där de bistår myndigheterna, även om den föreslagna rätten att utföra utandningsprov på sätt och vis kan anses fylla samma funktion som de utandningsprov som en myndighet utför.

Övervakningen av arbetskonditionen hos ett luftfartygs flygande personal och personer som utför uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten ska inte betraktas som en uppgift som en myndighet har eller som kan jämföras med en sådan uppgift, även om också ett allmänt intresse kan ses ligga bakom övervakningen. Med stöd av EU-lagstiftningen om civil luftfart har skyldigheten att övervaka arbetskonditionen redan i nuläget ålagts arbetsgivaren och flygbolaget.

Propositionen innehåller inget förslag om att ge arbetsgivarna i uppgift eller förplikta dem att utföra utandningsprov. Arbetsgivarna har en lagstadgad skyldighet att sörja för arbetarskyddet. Samtidigt har de ett behov av att i anslutning till enskilda intressen sörja för säkerheten inom verksamheten, för sin egendom och exempelvis för kraven i kundavtalen. Arbetsgivaren har det primära skadeståndsansvaret för skada som en arbetstagare i sitt arbete orsakat en utomstående. Arbetsgivarna är också till följd av avtal ansvariga gentemot sina avtalsparter, som i avtalsvillkoren ställer krav som hänför sig till säkerheten i verksamheten och till utandningsprov och vars egendom exempelvis transporteras i luftfartygen. Rätten att förplikta en arbetstagare att lämna ett utandningsprov utgör ett komplement till de metoder arbetsgivaren har att sköta dessa uppgifter. Denna rätt möjliggör ett faktabaserat stöd, det vill säga resultatet av ett utandningsprov, för åtgärder som arbetsgivaren överväger gentemot en arbetstagare.

Även om grunderna för de föreslagna bestämmelserna, som begränsar arbetstagarnas grundläggande fri- och rättigheter, i stor utsträckning hänför sig till allmänna intressen, särskilt människors och miljöns säkerhet, är det för de privata arbetsgivarna emellertid också fråga om ett sådant behov att utföra utandningsprov som hänför sig till deras enskilda intressen och näringsverksamhet eftersom proven behövs för att de ska kunna ta sitt ansvar när det gäller att trygga säker fart. Det är också fråga om arbetsgivarens behov att övervaka personalens arbetscondition i arbetsuppgifter som är centrala med tanke på säkerheten inom den civila luftfarten, som även för närvarande omfattas av i lag föreskriven skyldighet att vara drog fria i arbetet för att säkerställa säkerheten inom den civila luftfarten. När någon är berusad i arbetet är det även annars fråga om brott mot en förpliktelse i anslutning till anställningsförhållandet. I propositionen föreslås det bestämmelser om arbetsgivarens rätt att övervaka att arbetstagarna inte bryter mot denna förpliktelse.

Enligt förslaget ska arbetsgivarens privaträttsliga rätt att leda och övervaka arbetet utsträckas till att också gälla rätten att förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov. Med rätt att leda och övervaka arbetet avses arbetsgivarens rätt att bestämma om bland annat arbetssättet, arbetets art och omfattning samt tiden och platsen för arbetet. Från denna arbetsledningsrätt kan arbetsgivarens rätt att övervaka en arbetstagare härledas. Arbetsgivaren har utifrån sin rätt att leda och övervaka arbetet rätt att ge anvisningar om bruk av alkohol på arbetsplatsen och under arbetstid och om att avstå från sådant alkoholbruk. Utgångspunkten är att man inte har rätt att vara berusad i arbetet. Arbetsgivarna kan också med stöd av rätten att leda och övervaka arbetet bestämma om det under arbetstid och på arbetsplatsen ska vara tillåtet att använda eller vara påverkad av alkohol. En arbetsgivare har rätt och, i syfte att sörja för luftfartssäkerheten och arbetarskyddet, också en skyldighet att övervaka arbetstagarnas arbetscondition. Den lagstadgade rätten att leda och övervaka arbetet ska utövas på ett sätt som beaktar de grundläggande fri- och rättigheterna.

Påföljderna av att en arbetstagare vägrar att lämna utandningsprov eller är berusad under arbetstid ska bedömas arbetsrättsligt och har samband med anställningsförhållandet. Bestämmelsernas rättsverkningar för arbetstagarna har samband med anställningsförhållandet, även om bestämmelsernas säkerhetsfrämjande effekter också berör andra människor, egendom och miljön.

När det gäller de bestämmelser som föreslås i 170 a § bedöms det på ovan anförda grunder inte vara fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen.

#### 10.1.1 Underrättande av arbetsgivaren om återkallande av certifikat eller behörighetsbevis

Den föreslagna lagstiftningen som gör det möjligt att underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren motsvarar i stora drag underrättande om återkallande av en förarens förarbevis inom järnvägstrafiken som det föreskrivs om i 87 och 243 § i lagen om transportservice. Bestämmelserna om järnvägstrafiken trädde i kraft den 30 december 2020 och den 29 mars 2019 (1255/2020). Bestämmelserna om underrättande ingick i regeringens proposition RP 113/2020 rd. Även i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal 1171/2010 (14 § 2 mom.) föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att underrätta personen i fråga och den verksamhetsutövare som personen är anställd hos om personen inte uppfyller kraven på hälsotillstånd. Riksdagen har alltså redan för andra gången godkänt lagändringar genom vilka man försäkrat att arbetsgivaren får information i rätt tid och som syftar till att främja trafiksäkerheten.

#### 10.1.2 Jämlikhet

I 6 § i grundlagen föreskrivs det om jämlikhet och i diskrimineringslagen (1325/2014) ingår närmare bestämmelser om förbud mot diskriminering. Med stöd av 8 och 10 § i diskrimineringslagen är ofördelaktig behandling i förhållande till andra i en jämförbar situation, till exempel på grund av hälsa, förbjuden. Enligt 11 § 1 mom. i den lagen är särbehandling inte diskriminering, om behandlingen föranleds av lag och annars har ett godtagbart syfte och medlen för att uppnå detta syfte är proportionerliga. Vid utövning av offentlig makt och då man sköter offentliga förvaltningsuppgifter och bland annat inom utbildningssektorn förutsätter särbehandling på denna grund i enlighet med grundlagen och 11 § i diskrimineringslagen att behandlingen föranleds av lag. Då ska också de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna bedömas.

I propositionen föreslås bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt, i egenskap av säkerhetsmyndigheten för luftfart, att underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om att åtgärder vidtagits för att återkalla ett tillstånd för en person som är anställd hos denne. Att föreskriva om rätten att underrätta anses vara en nödvändig åtgärd som förbättrar luftfartssäkerheten och genom vilken man strävar efter att skydda arbetstagarnas, passagerarnas och utomståendes liv och hälsa. Andra personers säkerhet kan med fog anses vara ett sådant skyddsintresse som åtnjuter skydd för rätten till liv, personlig frihet och integritet enligt 7 § i grundlagen. Luftfartssäkerheten kan också anses vara ett sådant godtagbart skäl som avses i lagen och med stöd av vilken lagstiftning som möjliggör underrättelse kan anses grundad, även om arbetsgivaren inte i alla situationer kan underrättas, till exempel på grund av att man inte alltid med säkerhet känner till vem som är uppdragsgivare för en tillståndshavare som arbetar som frilansare. Förslaget har ett sakligt och nära samband till syftet med de lagar som föreslås bli ändrade, att förbättra säkerheten.

Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att på säkerhetsgrunder förbjuda eller begränsa sådan verksamhet som inte förutsätter tillstånd eller anmälan är en säkerhetsåtgärd.

Enligt förslaget föregås den alltid av en anmärkning eller varning. Ett förbud eller en begränsning av verksamheten försätter inte utan grund föremålet för åtgärden i en ojämlig ställning i förhållande till andra aktörer. Man begränsar eller förbjuder verksamheten endast i situationer där aktören trots anmärkning eller varning inte i tillräcklig utsträckning rättat till de förfaranden som försämrar säkerheten.

#### 10.1.3 Rätten till liv, personlig frihet och integritet

I 7 § i grundlagen föreskrivs om rätten till liv och hälsa. Förslaget om Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta arbetsgivaren när åtgärder inletts gällande ett tillstånd eller en ändring i ett behörighetsbevis förbättrar väsentligt verkets möjligheter att sköta uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet för luftfarten och att förebygga eventuella olycksituationer och farliga situationer. Genom ändringen tryggas passagerarnas, arbetstagarnas och utomståendes rätt till liv. Rätten att underrätta tryggar samtidigt också partens rätt till liv. Förslaget om myndighetens rätt att underrätta är förenligt med proportionalitetskravet.

#### 10.1.4 Skydd för privatlivet

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen, där det föreskrivs om skydd för privatlivet, är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Utgångspunkten för skyddet för privatliv enligt paragrafen är att individen har rätt att leva sitt eget liv utan godtycklig eller ogrundad inblandning av myndigheter eller andra utomstående.<sup>18</sup>

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Enligt grundlagsutskottets praxis begränsas lagstiftarens spelrum utöver av denna bestämmelse också av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas av skyddet för privatlivet, som tryggas i samma moment. Lagstiftaren ska trygga denna rättighet på ett sätt som kan anses godtagbart med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet.

Enligt artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna har var och en rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Enligt den artikeln ska dessa uppgifter behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i den allmänna dataskyddsförordningen ((EU) 2016/679) och i den preciserande dataskyddslagen (1050/2018).

I propositionen föreslås lagändringar med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverkets ska kunna underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren när åtgärder vidtagits för att återkalla eller dra in ett tillstånd, ett medicinskt intyg eller en medicinsk rapport för kabinbesättning för en pilot eller en person i kabinpersonalen. Det föreslås även lagändringar som gör det möjligt att underrätta arbetsgivaren också när det gäller personal som har hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten, till exempel flygledare och luftfartygens underhållspersonal.

Enligt artikel 5.1 c i dataskyddsförordningen ska personuppgifterna vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas (principen om uppgiftsminimering). När Trafik- och kommunikationsverket utövar sin rätt att underrätta

---

<sup>18</sup>RP 309/1993 rd, s. 56, GrUU 53/2005 rd, s. 2, GrUU 13/2005 rd, s. 3.

lämnar verket ut personuppgifter till arbetsgivaren, men endast i den omfattning som de är av betydelse med tanke på anmälan och nödvändiga för att identifiera personen.

De föreslagna lagändringarna inverkar inte på nuläget när det gäller anmälningar från polisen och yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. I 217 § i lagen om transportservice, Rätt till information för förande av trafik- och transportregistret, föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter.

I artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs om laglig behandling. För att behandlingen av personuppgifter ska vara laglig ska det finnas en behandlingsgrund enligt artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen. Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som beviljar tillstånd och behörighetsbevis i fråga om luftfart som avses i 46 § i luftfartslagen och 131 § i lagen om transportservice. För denna lagstadgade uppgift ska verket behandla de uppgifter som behövs för beviljande av tillstånd (artikel 6.1 e i dataskyddsförordningen). Förutsättningarna för att bevilja tillstånd och intyg tryggar andra fysiska personers vitala intressen, så som hälsa och liv för passagerare, de som arbetar med luftfartyg och även utomstående.

För att trygga skyddet för privatlivet lämnas en underrättelse om att åtgärder vidtagits som gäller tillstånd eller behörighetsbevis endast i de situationer där Transport- och kommunikationsverket med säkerhet känner till partens arbetsgivare eller uppdragsgivare. Myndigheten förmedlar inte till partens arbetsgivare eller uppdragsgivare sådana särskilda personuppgifter som avses i artikel 9 i den allmänna dataskyddsförordningen (förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter). Arbetsgivaren får enligt förslaget av Transport- och kommunikationsverket endast uppgift om att åtgärder som gäller tillståndet vidtagits och om huruvida meddelandet gäller ett persontillstånd, medicinskt intyg eller en medicinsk rapport för kabinbesättning. Av Transport- och kommunikationsverkets anmälan går det således inte ens indirekt att fastställa orsaken till att tillståndet återkallas eller begränsas. Tillståndshavaren har med stöd av EU:s förordning om flygande personal samt 49 § 1 mom. i luftfartslagen och 198 § 2 mom. i lagen om transportservice en skyldighet att underrätta sin arbetsgivare om ändringar i behörigheten. Skyldigheten att underrätta gäller också förändringar i hälsotillståndet, om de inverkar på personens förutsättningar att sköta uppgiften i fråga.

När myndigheten lämnar en underrättelse till arbetsgivaren enligt förslaget (143 § 4 mom. i luftfartslagen och 243 a § i lagen om transportservice) baserar sig behandlingen av uppgifter på artikel 6.1 e i dataskyddsförordningen och regleringen uppfyller villkoren enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen och således tillämpas inte 4 § 2 mom. i dataskyddslagen.

De föreslagna ändringarna anses inte vara problematiska i förhållande till rätten för den person som är föremål för anmälan att åtnjuta skydd för privatlivet.

#### 10.1.5 Näringsfrihet och rätt till arbete

Förslaget bör granskas också med tanke på näringsfriheten. 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. Dessutom stärker bestämmelsen principen om fritt företagande, då yrke och näring uttryckligen nämns som metoder för att skaffa sig försörjning. En grundprincip är individens egen aktivitet för att skaffa sig utkomst. Rätten att fritt välja sitt arbete är också kopplad till jämlikhet och diskrimineringsförbud.

Rätten enligt 18 § 1 mom. i grundlagen begränsas naturligtvis av vissa faktiska omständigheter, såsom tillgången på arbetsplatser, den utbildning som krävs för arbetet och de hälsokrav som gäller. En yrkesutövares och en näringsidkares valmöjligheter begränsas av personens förmåga att sälja sina tjänster så att denne förmår skaffa utkomst.

Förutom faktiska begränsningar finns många rättsliga begränsningar som gäller arbete, yrke och näringsverksamhet. Formuleringen ”i enlighet med lag” som ingår i 18 § 1 mom. i grundlagen hänvisar till möjligheten att genom lag begränsa den rättighet som tryggas enligt bestämmelsen.<sup>19</sup> Å andra sidan hänvisar formuleringen till kravet på bestämmelser i lag, och därmed till att också bestämmelser som har betydelse för dessa grundläggande fri- och rättigheter ska utfärdas i lag.<sup>20</sup>

Begränsningar av näringsfriheten som införs genom lag ska vara exakta och noga avgränsade, vartill begränsningarnas väsentliga innehåll, såsom omfattningen av och förutsättningarna för begränsningen ska framgå av lagen.<sup>21</sup>

Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta en persons arbetsgivare att åtgärder vidtagits som gäller ett tillstånd som beviljats personen eller ett behörighetsbevis begränsar inte utan grund en persons rätt till arbete. När arbetsgivaren fått anmälan fattar arbetsgivaren beslut om förordnande till arbetsskift utifrån sin arbetsledningsrätt och sitt ledningsansvar. En person som inte uppfyller de medicinska behörighetskraven kan inte lagligen utöva de rättigheter som certifikatet medger, även om det inte har återkallats av en myndighet. För den som innehar ett certifikat är rätten att utöva yrket således de facto inte längre i kraft i det skedet då Transport- och kommunikationsverket underrättar arbetsgivaren om återkallande av det medicinska intyget eller den medicinska rapporten. Huruvida det medicinska intyget eller den medicinska rapporten återkallats för viss tid eller tills vidare har ingen betydelse.

Dessutom har tillståndshavaren själv redan utifrån gällande lagstiftning skyldighet att underrätta sin arbetsgivare om ändringar i behörigheten. Transport- och kommunikationsverkets rätt att underrätta påskyndar arbetsgivarens tillgång till information och tryggar situationer där tillståndshavaren av någon anledning inte vill underrätta arbetsgivaren.

## **10.2 Myndighetens möjlighet att ingripa i luftfartsverksamhet som inte kräver tillstånd eller anmälan**

### **10.2.1 Näringsfrihet och rätt till arbete**

I propositionen föreslås att 147 och 148 § i luftfartslagen ändras så att bestämmelserna gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att ingripa i sådan verksamhet som påverkar flygsäkerheten och som inte kräver tillstånd eller anmälan, antingen genom en anmärkning eller varning eller i sista hand genom att begränsa verksamheten eller förbjuda verksamheten tills vidare eller för viss tid. Motsvarande ändringar görs också i 245 och 249 § i lagen om transportservice. Verksamhet som man med stöd av ändringarna i 147 och 148 § i luftfartslagen kan ingripa i är till exempel fallskärmshoppning och den verksamhetsform som utvecklats under den senaste tiden, flygverksamhet som grundar sig på delägarskap (*fractional ownership*), där en person eller ett företag skaffar en andel i ett luftfartyg eller i en organisation som förvaltar

---

<sup>19</sup> RP 309/1993 rd, s. 71/II, GrUU 9/2005 rd, s. 2.

<sup>20</sup>(GrUU 18/2006 rd, s. 3–4, GrUU 8/2005 rd, s. 3, GrUB 5/2002 rd, s. 1–2, GrUU 31/1998 rd, s. 2–3, GrUU 15/1996 rd).

<sup>21</sup>GrUU 28/2001 rd, s. 6/II, GrUU 9/2005 rd, s. 2.

det och därigenom får tillgång till företagets övriga flygmateriel. Sådan verksamhet betraktas som icke-kommersiell och kräver inte drifttillstånd om den uppfyller vissa villkor.

De föreslagna ändringarna, som gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att begränsa eller förbjuda luftfartsrelaterad verksamhet, är exakta och noggrant avgränsade och deras väsentliga innehåll framgår av lagen. Enligt förslaget ska bestämmelser om verkets förutsättningar att ge en anmärkning eller varning samt om förutsättningarna för att begränsa eller förbjuda verksamheten utfärdas på lagnivå, i 147 § 1 mom. och 148 § 3 och 4 mom. i luftfartslagen samt i 245 § 1 mom. och 249 § 5 och 6 mom. i lagen om transportservice. På det sätt som beskrivs ovan är förbud eller begränsningar av verksamheten i den föreslagna regleringen bunden till allvarliga eller väsentliga brister eller försummelser. Före en eventuell begränsning eller ett eventuellt förbud ska den aktör som fått en anmärkning eller varning ges möjlighet att rätta till bristerna eller försummelserna utifrån myndighetens anmärkning eller varning och inom den tidsfrist som anges i den.

Enligt de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktelserna. Näringsfriheten tryggas inte i sig i Europakonventionen eller i de människorättskonventioner som lyder under FN. I artikel 23 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna ingår friheten att välja arbete. Näringsfriheten ingår i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 i den ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen skyddar egendomsskyddet och det har ansetts att den indirekt skyddar även näringsverksamheten. Denna rätt kan i stor utsträckning begränsas genom lag för att trygga offentliga intressen. Finlands internationella förpliktelser i fråga om mänskliga rättigheter hindrar därför inte en reglering av det slag som föreslås. Syftet med de ovan nämnda ändringsförslagen är att främja luftfartssäkerheten.

De medel att ingripa som föreslås på de grunder som beskrivs ovan, såsom begränsning eller förbud av verksamhet tills vidare eller för viss tid, anses inte vara problematiska med avseende på grundlagen och uppfyller de krav som följer av Europakonventionen och andra internationella människorättsförpliktelser som är bindande för Finland samt de krav följer av de grundläggande rättigheterna inom EU.

De föreslagna ändringarna i 148 § i luftfartslagen och 249 § i lagen om transportservice, som gör det möjligt att förbjuda verksamhet, kan anses förenliga med proportionalitetskravet och syftet med förslaget kan inte uppnås på något sätt som i mindre utsträckning begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna. Konsekvenserna av förslaget gäller endast sådana yrkesutövares, företags och organisationers verksamhet som Transport- och kommunikationsverket har bedömt att äventyrar flygsäkerheten med sina förfaranden. Det här innebär till exempel upprepad underlåtenhet att följa bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten. De föreslagna ändringarna begränsar inte utan grund någons rätt till arbete eller rätt att idka näring, och förbudet som gäller verksamheten är i kraft bara tills de konstaterade bristerna har rättats till.

### **10.3 Utandningsprov**

#### **10.3.1 Skydd för privatlivet, personlig integritet och självbestämmanderätt**

De föreslagna bestämmelserna om rätt att förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov är av betydelse särskilt med tanke på skyddet för privatlivet, som tryggas i 10 § i grundlagen, och den personliga integriteten, som tryggas i 7 § i den lagen. Bestämmelserna om drogtestning har



enligt grundlagsutskottets vedertagna praxis bedömts utgöra ett ingrepp i rätten till personlig integritet enligt 7 § i grundlagen, en inskränkning av skyddet för privatlivet enligt 10 § i den lagen och ett ingrepp i individens självbestämmanderätt (GrUU 38/2013 rd, GrUU 28/2004 rd, GrUU 12/2006 rd, GrUU 10/2004 rd).

Skyddet för arbetstagares privatliv grundar sig på grundlagens 10 §, där det anges att vars och ens privatliv, heder och hemfrid är tryggade. Enligt förarbetena till paragrafen (RP 309/1993 rd, s. 56/II) är utgångspunkten för skyddet för privatliv att individen har rätt att leva sitt eget liv utan godtycklig eller ogrundad inblandning av myndigheter eller andra utomstående.

Den bestämmelse i grundlagen som skyddar privatlivet har ett nära samband med lagens 7 §, där allas rätt till liv och till personlig frihet och integritet tryggas. I 3 mom. i den paragrafen anges det att den personliga integriteten inte får kränkas och ingen berövas sin frihet godtyckligt eller utan laglig grund. Enligt förarbetena till grundlagen (RP 309/1993 rd, s. 50/II) skyddar rätten till personlig integritet till exempel mot kroppsvisitation och med tvång utförda medicinska eller motsvarande åtgärder. Grundlagens 7 § kan också tillämpas på relationer mellan enskilda, även om den personliga integriteten då närmast skyddas genom strafflagstiftningen och skadeståndslagstiftningen. Den personliga integritetens ställning som en grundläggande fri- och rättighet gör att tröskeln för ingrepp är hög. Begränsningar ska stödja sig på lag och uppfylla de krav på godtagbarhet och nödvändighet som preciseras i tolkningspraxis (RP 309/1993, s. 50/II–51/I).

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande om lagen om integritetsskydd i arbetslivet (GrUU 10/2004 rd, s. 6) ansett att rätten för arbetsgivaren att själv ta utandningsprov på en arbetstagare bör regleras tillräckligt exakt genom lag som också uppfyller de övriga generella villkoren för begränsning av grundläggande fri- och rättigheter.

Grundlagsutskottet har tidigare bedömt grundlagsenligheten i narkotikatestning av arbetstagare och i drogtestning av studerande. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande om drogtestning av studerande vid Räddningsinstitutet ansett att det finns godtagbara skäl för drogtestning med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna, om det finns grundad anledning att misstänka att den studerande uppträder påverkad av berusningsmedel under utbildningstiden eller i praktikarbete eller om arbetsuppgifterna kräver noggrannhet, tillförlitlighet, självständig omdömesförmåga eller god reaktionsförmåga eller om de kan äventyra den studerandes eller andras liv, hälsa eller arbetarskydd (GrUU 12/2006 rd, s. 2–3). På motsvarande sätt har grundlagsutskottet också ansett att drogtestning av polisstuderande är godtagbart (GrUU 28/2004 rd, s. 3–4). Bestämmelserna har ansetts handla om att värna de studerandes och i sista hand också andras rättigheter och säkerhet (GrUU 12/2006 rd, s. 2–3, GrUU 28/2004 rd, s. 3–4). I de nämnda utlåtandena hänvisas det till grundlagsutskottets utlåtande om ett lagförslag som gäller integritetsskydd i arbetslivet (GrUU 10/2004 rd, s. 2/II), där utskottet ansåg att bestämmelserna om narkotikatester för arbetstagare till sina syften är godtagbara med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna. Ett av syftena är att förebygga och minska de negativa konsekvenserna och riskerna med narkotikamissbruk i arbetslivet. Det handlar om att värna dels andra personers rättigheter, dels tungt vägande samhälleliga intressen. Dessa rättigheter och intressen framgår också av lagförslaget.

Grundlagsutskottet har tidigare bedömt arbetsgivarens rätt att förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov i ett utlåtande i samband med en regeringsproposition om en ändring av lagen om sjöarbetsavtal (GrUU 25/2022 rd). Grundlagsutskottet har ansett att godtagbara grunder för den föreslagna bestämmelsen om utandningsprov i lagen om sjöarbetsavtal med tanke på de grundläggande rättigheterna är att förebygga situationer som äventyrar säkerheten för fartyget, besättningen, passagerarna och miljön samt säkerheten i arbetet på grund av besättningens

alkoholbruk (GrUU 25/2022 rd, s. 2–3). Vidare ansåg grundlagsutskottet det motiverat med tanke på kraven på nödvändighet och proportionalitet att bestämmelsens tillämpningsområde har begränsats till uppgifter där arbete i berusat tillstånd kan äventyra andra ombordvarandes liv, hälsa eller säkerhet i arbetet eller fartygets eller miljöns säkerhet (GrUU 25/2022 rd, s. 3). I det förslag om utandningsprov som ingår i propositionen är det fråga om motsvarande rätt för arbetsgivaren att utföra utandningsprov som det föreskrivs om i lagen om sjöarbetsavtal med grundlagsutskottets medverkan. Den bestämmelse som föreslås i luftfartslagen gäller förutom arbetsgivarens egna arbetstagare också en arbetsgivares underleverantörs anställda när de ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg. De skyddsintressen som tryggas hänför sig till säkerheten inom den civila luftfarten samt säkerheten för besättningen, passagerarna och frakten samt förebyggande av situationer som äventyrar säkerheten. I regleringen har man beaktat de krav på exakthet och noggrann avgränsning som grundlagsutskottet ställt i sin praxis. I förslaget om den grupp av arbetstagare som förpliktas att lämna utandningsprov har man beaktat kraven på nödvändighet och proportionalitet i förhållande till de skyddsintressen som skyddas.

I propositionen föreslås det att arbetsgivaren ska få rätt att förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov för utredning av om arbetstagaren är påverkad av alkohol under arbetstid. Enligt förslaget ska en arbetsgivare kunna förplikta de arbetstagare som arbetar i uppgifter där arbete i berusat tillstånd kan äventyra andra personers liv, hälsa eller säkerhet i arbetet på luftfartyget eller flygplatsen eller äventyra luftfartygets eller miljöns säkerhet att vid en tidpunkt som arbetsgivaren bestämmer delta i ett regelbundet eller slumpmässigt utandningsprov, omedelbart före arbetstidens början. Dessutom ska en enskild arbetstagare som misstänks vara påverkad av alkohol under arbetstid oavsett sina arbetsuppgifter kunna förpliktas att lämna utandningsprov.

Faktorer som talar för att de föreslagna bestämmelserna är godtagbara är de särskilda, slutna arbetsförhållandena ombord på luftfartygen där säkerheten har en framträdande betydelse. Ett särdrag vid arbete inom luftfarten är de särskilda säkerhetsförpliktelser som beror på arbetets art. De föreslagna bestämmelserna bedöms vara nödvändiga för att säkerställa att arbetsgivaren har tillräckliga metoder för att förebygga de säkerhetsrisker som arbete i berusat tillstånd medför när man utför en uppgift ombord på ett luftfartyg som påverkar flygsäkerheten, inklusive uppgifter som förbereder flygningen, och säkerhetskritiska uppgifter inom markorganisationen. Utandningsprov har stor inverkan när det gäller att förebygga situationer där säkerheten äventyras. De föreslagna bestämmelserna är av betydelse med tanke på andra personers rättigheter som tryggas i 7 § i grundlagen, det vill säga rätten till liv och personlig säkerhet. De är av betydelse också med tanke på egendomsskydd och ansvar för miljön enligt 15 respektive 20 § i grundlagen. Förutom passagerarnas säkerhet främjas genom bestämmelserna möjligheterna att trygga säkerheten för utomstående, en säker hantering av luftfartyget och eventuellt gods och att sörja för miljöns säkerhet genom att förebygga skador som bruk av alkohol i arbetet orsakar. De ovannämnda rättigheterna och intressena framgår också av lagförslaget. Genom propositionen fullgörs även det allmännas skyldighet enligt 22 § i grundlagen att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

På ovannämnda grunder bedöms det med avseende på de grundläggande fri- och rättigheterna finnas godtagbara skäl för bestämmelserna.

Arbetsgivaren ska inte med maktmedel kunna tvinga en arbetstagare att lämna utandningsprov. Det ska vara fråga om en förpliktelse som hänför sig till arbetstagarens arbetsavtalsförhållande. Arbetstagaren har således i sista hand en möjlighet att vägra att lämna utandningsprov, men arbetsgivaren kan bedöma betydelsen av en sådan vägran som brott mot arbetsgivarens arbetsledningsregler. I fråga om en underleverantörs arbetstagare kan det i underleverantörsavtalet ingå en skyldighet att i enlighet med luftfartslagen vara drogfri när man

utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Ingreppen enligt de föreslagna bestämmelserna i en arbetstagares privatliv och integritet, som är grundläggande rättigheter, samt i självbestämmanderätten kan bedömas vara relativt ringa med beaktande av de risker som är förenade med arbete i berusat tillstånd under förhållanden och uppgifter inom luftfarten. Den inskränkning av en arbetstagares skydd för privatlivet, personliga integritet och självbestämmanderätt som de föreslagna bestämmelserna möjliggör bedöms vara proportionerlig i förhållande till de säkerhetsrisker som arbete i berusat tillstånd inom luftfarten medför.

Vid en avvägning mellan de grundläggande fri- och rättigheter som berörs i sammanhanget anser regeringen att det med tanke på 22 § i grundlagen är motiverat att begränsa en persons grundläggande fri- och rättigheter som anges i 7 och 10 § i den lagen för att kunna se till att en i regel betydligt större grupp människors grundläggande fri- och rättigheter tillgodoses särskilt med tanke på 7 §, och även 15 §, i den lagen.

De föreslagna bestämmelserna anses uppfylla de krav på exakthet och noggrann avgränsning som ställs på inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna. Enligt förslaget ska vissa angivna villkor uppfyllas för att en person ska få förpliktas att lämna utandningsprov.

Omfattningen av de föreslagna bestämmelserna har begränsats till vad som ska anses vara nödvändigt och proportionellt med tanke på syftena med dem. Förslagen innebär inga ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som tryggas i grundlagen. Ett utandningsprov bedöms innebära ett mindre ingrepp i en arbetstagares personliga integritet eller skyddet för privatlivet än en hälsoundersökning eller ett narkotikatest, som en arbetstagare under de förutsättningar som anges i lag också kan förpliktas att genomgå.

I propositionen föreslås det bestämmelser som förutsätter att arbetsgivaren ser till att utandningsproven utförs på ett sätt som garanterar tillförlitliga resultat och dessutom ser till att arbetstagarnas integritet skyddas. Arbetstagarnas integritet skyddas också genom bestämmelser om behandling av personuppgifter. De bestämmelser som föreslås i propositionen är av betydelse med tanke på skyddet för privatlivet enligt artikel 8 i Europakonventionen. Offentliga myndigheter får inte inskränka åtnjutande av denna rättighet annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet, den allmänna säkerheten, landets ekonomiska välbefinnande eller till förebyggande av oordning eller brott till skydd för hälsa eller moral eller för andra personers fri- och rättigheter. Europadomstolen har ansett att privatlivet också omfattar yrkesverksamhet och affärsverksamhet.<sup>22</sup>

Artikel 7 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna gäller respekt för privatlivet och familjelivet, och enligt artikeln har var och en rätt till respekt för sitt privatliv och familjeliv, sin bostad och sina kommunikationer. De rättigheter som tryggas i artikel 7 i stadgan motsvarar de rättigheter som tryggas i artikel 8 i Europakonventionen. Enligt artikel 52.1 i stadgan om de grundläggande rättigheterna ska varje begränsning i utövandet av de rättigheter och friheter som erkänns i stadgan vara föreskriven i lag och förenlig med det väsentliga innehållet i dessa rättigheter och friheter. Begränsningar får, med beaktande av proportionalitetsprincipen, endast göras om de är nödvändiga och faktiskt svarar mot mål av allmänt samhällsintresse som erkänns av unionen eller behovet av skydd för andra människors rättigheter och friheter.

---

<sup>22</sup> Europadomstolen, Niemietz v. Germany, 13710/88, 16.12.1992.

I Europadomstolens praxis har ingripande i skyddet för privatlivet bedömts utifrån arbetstagarens motiverade förväntningar i fråga om detta skydd. I rättspraxis har man fäst vikt vid de godtagbara mål för alkoholtesterna som hänför sig till tryggheten av den allmänna säkerheten och andra personers fri- och rättigheter. Till exempel slumpmässig alkoholtestning av personer som arbetar ombord i säkerhetsrelaterade uppgifter har ansetts vara godtagbar med tanke på den allmänna säkerheten och tryggheten av andra personers fri- och rättigheter.<sup>23</sup>

Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att främja säkerheten inom den civila luftfarten och att trygga i synnerhet liv och hälsa för dem som är ombord på luftfartyget. Den rätt att ingripa i skyddet för en arbetstagares privatliv som bestämmelserna möjliggör bedöms stå i rätt proportion till syftet med dem. Arbetsgivaren är skyldig att informera arbetstagarna om utandningsprov och om behandlingen av personuppgifter i samband med dem. Arbetstagarna är således medvetna om att de kan förpliktas att lämna utandningsprov. Arbetstagarnas integritet ska värnas på lämpligt sätt när utandningsprov utförs. Propositionen bedöms inte vara problematisk med tanke på Finlands internationella åtaganden när det gäller mänskliga rättigheter.

### 10.3.2 Grund för behandlingen av personuppgifter

Rättslig grund för behandlingen av personuppgifter föreslås i propositionen vara artikel 6.1 e i dataskyddsförordningen. Behandlingen av personuppgifter kan också grunda sig på artikel 6.1 c, när arbetsgivaren behandlar personuppgifter för att fullgöra en rättslig förpliktelse när det gäller att reda ut grunden för upphävande av ett anställningsförhållande. Enligt ett betänkande av förvaltningsutskottet (FvUB 13/2018 rd) kan behandling av personuppgifter att döma av ordalydelsen i artikel 6 vara baserad på flera av de rättsliga grunder som avses i den artikeln. Utskottet vill betona att användning av flera än en rättslig grund för behandling av personuppgifter ändå inte kan leda till att det blir oklart vilka rättigheter den registrerade enligt lagen ska ha. Eftersom den behandling som sker i samband med utredning av grunden för upphävande av ett anställningsförhållande ska bygga på artikel 6.1 c har den registrerade inte rätt att göra invändningar mot behandlingen av personuppgifter enligt artikel 21 i förordningen. Däremot har den registrerade en sådan rättighet när behandlingen bygger på artikel 6.1 e.

I propositionen föreslås det bestämmelser om behandling av resultaten av utandningsprov. Enligt den föreslagna paragrafen har arbetsgivaren, när förutsättningarna enligt 170 a § uppfylls, rätt att behandla personuppgifter som gäller resultatet av en arbetstagares utandningsprov. En förutsättning för behandlingen av uppgifterna ska således vara att arbetsgivaren enligt 170 a § har rätt att förplikta arbetstagaren att lämna utandningsprov. Uppgifterna får behandlas om behandlingen behövs för kontrollen av arbetstagarnas drogfrihet under arbetstid, för beslut som gäller ett anställningsförhållande eller för utredning, fastställande, utövande eller försvar av rättsliga anspråk. I regel behöver negativa utslag i utandningsprov inte bevaras efter det att proven har utförts. Med tanke på bestämmelsernas tydlighet och skyddet för arbetstagarnas personuppgifter är det motiverat att samtidigt föreskriva om de ändamål för vilka det är tillåtet att använda resultaten av negativa utandningsprov.

Resultaten av utandningsprov kan, åtminstone som en kombination av flera positiva utslag, röja personuppgifter som gäller arbetstagarens hälsotillstånd, såsom ett alkoholberoende. Grundlagsutskottet har förutsatt att det finns exakta och noggrant avgränsade bestämmelser om att det är tillåtet att behandla känsliga uppgifter bara om det är absolut nödvändigt. Grundlagsutskottet har inte tagit ställning till om huruvida ett enskilt positivt utslag i ett

---

<sup>23</sup> Europadomstolen, Madsen v. Denmark, 58341/00, 7.11.2002.

utandningsprov kan betraktas som hälsouppgifter eller i konstitutionellt hänseende känsliga personuppgifter.

De föreslagna bestämmelserna om behandling av personuppgifter grundar sig på det nationella handlingsutrymmet enligt artiklarna 6, 9.2 b och 88 i dataskyddsförordningen. Enligt artikel 6.2 får medlemsstaterna behålla eller införa mer specifika bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning med hänsyn till behandling för att efterleva punkt 1 c och e genom att närmare fastställa specifika krav för uppgiftsbehandlingen och andra åtgärder för att säkerställa en laglig och rättvis behandling. Enligt artikel 6.3 ska den grund för behandlingen som avses i artikel 6.1 c och e fastställas i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Syftet med behandlingen ska fastställas i den rättsliga grunden eller, i fråga om behandling enligt punkt 1 e, ska vara nödvändigt för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Den rättsliga grunden kan innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i dataskyddsförordningen, bland annat 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, lagringstid samt typer av behandling och förfaranden för behandling, inbegripet åtgärder för att tillförsäkra en laglig och rättvis behandling.

Den föreslagna behandlingen av personuppgifter som gäller hälsotillstånd är i enlighet med artikel 9.2 b i dataskyddsförordningen nödvändig för att den personuppgiftsansvarige eller den registrerade ska kunna fullgöra sina skyldigheter och utöva sina särskilda rättigheter inom arbetsrätten. En förutsättning enligt artikel 9.2 b är att den nationella lagstiftningen då innehåller bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder som säkerställer den registrerades grundläggande rättigheter och intressen.

Nationellt handlingsutrymme i fråga om behandling av personuppgifter i anställningsförhållanden finns också i artikel 88 i dataskyddsförordningen. Enligt artikel 88.2 ska särskilda nationella regler för behandling av personuppgifter i anställningsförhållanden innehålla lämpliga och specifika åtgärder för att skydda den registrerades mänskliga värdighet, berättigade intressen och grundläggande rättigheter, varvid hänsyn särskilt ska tas till insyn i behandlingen, överföring av personuppgifter inom en koncern eller en grupp av företag som deltar i gemensam ekonomisk verksamhet samt övervakningssystem på arbetsplatsen.

I paragrafen föreslås det en hänvisning till 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet. Med stöd av hänvisningsbestämmelsen ska vid behandlingen av uppgifter som gäller positiva utslag i utandningsprov det tillämpas som i 5 § 2 och 4 mom. i den lagen föreskrivs om behandling av uppgifter om arbetstagares hälsotillstånd, personer som har rätt att behandla uppgifterna, förvaring och utplånande av uppgifterna och bedömning av grunden för och behovet av behandlingen. Med positivt utslag i ett utandningsprov avses ett resultat som visar att arbetstagaren är påverkad av alkohol. Enligt 5 § 1 mom. har arbetsgivaren utöver de situationer som anges i den paragrafen dessutom rätt att behandla uppgifter om en arbetstagares hälsotillstånd i sådana situationer och i en sådan omfattning som föreskrivs särskilt någon annanstans i lag. Enligt paragrafens 2 mom. får uppgifter om hälsotillstånd behandlas endast av personer som utifrån uppgifterna bereder eller fattar beslut om ett arbetsavtalsförhållande eller verkställer dem. Arbetsgivaren ska uppge namnet på dessa personer eller fastställa de uppgifter som omfattar behandling av uppgifter om hälsotillstånd. De som behandlar uppgifter om hälsotillstånd får inte röja uppgifterna för utomstående under arbetsavtalsförhållandet eller efter att det har upphört. Enligt 4 mom. ska arbetsgivaren förvara de uppgifter om en arbetstagares hälsotillstånd som arbetsgivaren förfogar över åtskilda från andra personuppgifter som

arbetsgivaren har samlat in. Uppgifter om hälsotillståndet ska utplånas så snart det inte längre finns någon grund enligt 1 mom. för behandling av uppgifterna. Grunden för och behovet av behandlingen ska bedömas minst vart femte år. Uppgifter om ett positivt utslag i ett utandningsprov ska således utplånas när uppgifterna inte längre behöver behandlas för de ändamål som nämns i den föreslagna paragrafen. Det är inte möjligt att närmare ange tiden för bevarandet av uppgifter eftersom uppgifterna kan vara av betydelse också efter en lång tid, exempelvis på grund av tiderna för väckande av talan eller i samband med en rättegång som gäller lagligheten i ett beslut om upphävande av ett anställningsförhållande.

Det är vid behandling av uppgifter motiverat att tillämpa de skyddsåtgärder som föreskrivs i 5 § 2 och 4 mom. i lagen om integritetsskydd i arbetslivet också på sådan behandling av positiva utslag i utandningsprov som avses i de föreslagna bestämmelserna eftersom resultaten av utandningsproven kan röja uppgifter om arbetstagarnas hälsotillstånd och därmed vara känsliga.

Enligt 6 § 2 mom. i dataskyddslagen ska en personuppgiftsansvarig vidta lämpliga och särskilda åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter vid behandling av uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter. Momentet innehåller en förteckning över åtgärder som de lämpliga och särskilda åtgärderna kan omfatta. Av åtgärderna i förteckningen är åtgärder för att höja kompetensen hos den personal som behandlar personuppgifter samt den personuppgiftsansvariges interna åtgärder för att förhindra tillträde till personuppgifter särskilt tillämpliga på sådan behandling som avses i propositionen. Dessutom ska arbetsgivaren i egenskap av personuppgiftsansvarig bedöma vilka andra skyddsåtgärder de risker som är förenade med behandlingen av personuppgifter förutsätter och vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att behandlingen av personuppgifter sker i enlighet med kraven i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.

Enligt artikel 10 i dataskyddsförordningen får behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och lagöverträdelser som innefattar brott eller därmed sammanhängande säkerhetsåtgärder endast utföras under kontroll av en myndighet eller då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder för de registrerades rättigheter och friheter fastställs. När utandningsprovet utförs innan arbetstiden börjar omfattar behandlingen av resultatet inte behandling av föreskrivna uppgifter, eftersom enbart resultatet av utandningsprovet inte tyder på att arbetstagaren har begått ett brott. Eftersom det regelbundna eller slumpmässiga utandningsprovet lämnas innan arbetstiden börjar hinner arbetstagaren inte göra sig skyldig till användning av berusningsmedel i luftfart enligt 177 § i luftfartslagen eller fylleri i lufttrafik enligt 23 kap. 6 § i strafflagen, även om resultatet av utandningsprovet visar att alkoholhalten i arbetstagarens blod är förhöjd.

Uppgifter enligt artikel 10 i dataskyddsförordningen behandlas dock när en enskild arbetstagare lämnar utandningsprov under arbetstid på grund av misstanke om berusning och resultatet av utandningsprovet är positivt. Då är ett positivt resultat av utandningsprovet en sådan personuppgift som avses i artikel 10. Enligt 7 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen får sådana uppgifter behandlas och uppgifterna behandlas för syften som anges i 6 § 1 mom. 1, 2 eller 7 punkten. Vid behandlingen av uppgifter om ett positivt resultat av ett utandningsprov är det fråga om behandling av uppgifter som avses i 6 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen och som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. På ovan nämnda sätt kan hänvisningsbestämmelsen till 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet anses vara en sådan lämplig skyddsåtgärd för de registrerades rättigheter och friheter som artikel 10 i dataskyddsförordningen förutsätter.

De föreslagna skyddsåtgärderna bedöms vara lämpliga och tillräckliga och uppfylla kraven i artiklarna 9.2 b, 10 och 88.2 i dataskyddsförordningen. Den insyn som nämns i artikel 88.2 garanteras dessutom genom samarbets- och samrådsförfaranden.

Behandling av personuppgifter enligt den föreslagna paragrafen behövs i första hand för att arbetsgivaren ska kunna sörja för luftfartygets, de ombordvarandes och miljöns säkerhet. De föreslagna bestämmelserna om behandling av personuppgifter uppfyller således ett mål av allmänt intresse på det sätt som artikel 6.3 i dataskyddsförordningen förutsätter.

Det ska vara tillåtet att behandla personuppgifter som gäller resultatet av ett utandningsprov endast om förutsättningarna enligt 170 a § uppfylls för att skydda flygsäkerheten. De tillåtna ändamålen med behandlingen anges i den föreslagna bestämmelsen. Behandlingen av personuppgifter har begränsats till vad som är nödvändigt för att målen med de föreslagna bestämmelserna om utandningsprov ska nås. Det föreslås att bestämmelser om en avgränsning av den personkrets som får delta i behandlingen av personuppgifter som gäller ett positivt utslag i ett utandningsprov och om utplåning av uppgifter tas in i lagen genom en hänvisning till 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet. Behandlingen av personuppgifter bedöms således i enlighet med artikel 6.3 i dataskyddsförordningen vara proportionell mot det mål som eftersträvas.

### 10.3.3 Skyddet för personuppgifter

De bestämmelser i propositionen som gäller behandling av personuppgifter i samband med utandningsprov är av betydelse också med tanke på skyddet för personuppgifter, som tryggas i 10 § i grundlagen. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag.

Enligt artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna har var och en rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne. Dessa uppgifter ska behandlas lagenligt för bestämda ändamål och på grundval av den berörda personens samtycke eller någon annan legitim och lagenlig grund.

Grundlagsutskottet har ansett att det är viktigt att det i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan tas hänsyn till de krav som de grundläggande och mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas och att det finns anledning att särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (se t.ex. GrUU 2/2018 rd, s. 5 och de utlåtanden som nämns där).

Grundlagsutskottet har ansett att behovet av lagbestämmelser som är mer detaljerade än dataskyddsförordningen bör motiveras i varje enskilt fall, också inom ramen för förordningen (GrUU 14/2018 rd, s. 6). I fråga om behovet av reglering bör också det riskbaserade synsättet i förordningen vägas in.

Grundlagsutskottet har särskilt påpekat att inskränkningar i skyddet för privatlivet måste bedömas utifrån de allmänna villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 14/2018 rd, s. 5 och de utlåtanden som nämns där). Enligt utskottet är det i regel tillräckligt med tanke på 10 § 1 mom. i grundlagen att bestämmelserna uppfyller kraven enligt dataskyddsförordningen. Utskottet ser det dock som klart att behovet av speciallagstiftning i enlighet med det riskbaserade synsätt som också krävs i dataskyddsförordningen måste bedömas utifrån de hot och risker som behandlingen av personuppgifter orsakar. Ju större risk fysiska personers rättigheter och friheter utsätts för på

grund av behandlingen, desto mer motiverat är det med mer detaljerade bestämmelser. Denna omständighet är av särskild betydelse när det gäller behandling av känsliga uppgifter. (GrUU 14/2018 rd, s. 5.) Enligt utskottet måste det finnas exakta och noga avgränsade bestämmelser om att det är tillåtet att behandla känsliga uppgifter bara om det är absolut nödvändigt. Bestämmelserna om behandling av känsliga uppgifter måste vara detaljerade och omfattande, inom de ramar som dataskyddsförordningen tillåter (GrUU 15/2018 rd, s. 40).

En redogörelse för det nationella handlingsutrymmet och användningen av det när det gäller bestämmelser om behandlingen av personuppgifter finns i anslutning till beskrivningen av nuläget och i avsnitt 10.2.3.2 där det redogörs om den rättsliga grunden för behandling av personuppgifter. Med stöd av det handlingsutrymme som artikel 6.2 och 6.3 i dataskyddsförordningen ger är det möjligt att nationellt föreskriva om villkoren för laglig behandling av personuppgifter, ändamålet med behandlingen och uppgifternas lagringstid. En förutsättning enligt artikel 9.2 b i dataskyddsförordningen är att den nationella lagstiftningen om behandling av särskilda kategorier av personuppgifter med stöd av punkt 2 b innehåller bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder som säkerställer den registrerades grundläggande rättigheter och intressen.

I artikel 88.2 förutsätts den nationella lagstiftningen också innehålla bestämmelser om specifika åtgärder för att skydda den registrerades mänskliga värdighet, berättigade intressen och grundläggande rättigheter.

Resultatet av ett utandningsprov bedöms inte i sig vara en sådan i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen avsedd uppgift om hälsa som hör till särskilda kategorier av personuppgifter eller en i konstitutionellt hänseende känslig uppgift. Ändå kan positiva utslag i utandningsprov som en kombination av resultat från flera utandningsprov eller tillsammans med andra personuppgifter som gäller en arbetstagare röja känsliga uppgifter om arbetstagarens hälsotillstånd, såsom ett alkoholberoende.

Därför anses det motiverat att använda det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen ger, och det föreslås särskilda bestämmelser om behandling av personuppgifter i samband med utandningsprov. Det är motiverat att fästa särskild vikt vid skyddet av uppgifterna på grund av de särskilda risker som är förenade med dem. Därför behöver också de tillåtna ändamålen med behandlingen avgränsas. I regel behöver negativa utslag i utandningsprov inte bevaras. Med tanke på bestämmelsernas tydlighet och skyddet för arbetstagarnas personuppgifter är det motiverat att samtidigt föreskriva om de ändamål för vilka det är tillåtet att använda resultaten av negativa utandningsprov. De föreslagna bestämmelserna om behandling av personuppgifter anses vara förenliga med det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen ger.

I 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet finns det bestämmelser om skyddsåtgärder vid behandling av uppgifter om arbetstagares hälsotillstånd. Skyddsåtgärderna bedöms också kunna tillämpas och vara tillräckliga vid behandling av positiva utslag i utandningsprov. Propositionen innehåller bestämmelser om behandling, förvaring och utplåning av uppgifter. Bestämmelserna om behandling av personuppgifter bedöms uppfylla de krav som i grundlagsutskottets praxis har ställts på behandlingen av känsliga personuppgifter.

#### 10.3.4 Rättsskyddet för arbetstagare som förpliktas att lämna utandningsprov

I arbetsavtalslagen (55/2001) finns ett krav på opartiskt bemötande av arbetstagarna, vilket också skulle gälla utandningsprov och påföljder för arbetstagare som arbetat i berusat tillstånd. I luftfartslagen föreslås det bestämmelser om förfaranden när det gäller tryggandet av



tillförlitliga resultat av utandningsproven och arbetsgivarens skyldighet att se till att arbetstagarnas integritet tryggas vid proven. Det föreslås också en bestämmelse om arbetsgivarens skyldighet att informera arbetstagarna om rätten att kräva att resultatet av ett utandningsprov verifieras. Dessutom föreslås det särskilda bestämmelser om behandlingen av resultaten av utandningsprov.

Om grunderna för upphävande av anställningsförhållanden och om administrativa påföljder som gäller tillstånd som beviljats personalen föreskrivs i luftfartslagen, lagen om transportservice och arbetsavtalslagen. När ett anställningsförhållande upphävs är arbetsgivaren skyldig att reda ut grunden för upphävandet. Enligt rättspraxis är det arbetsgivaren som har bevisbördan när det gäller grunden för upphävande av ett anställningsförhållande. I förslaget förutsätts att resultatet av utandningsprovet verifieras innan arbetsrättsliga åtgärder vidtas. I propositionen föreslås inga ändringar i bestämmelserna om upphävande av anställningsförhållanden.

Enligt 21 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Bestämmelsen grundar sig på artikel 14.1 i den internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och artikel 6 i Europakonventionen. Bestämmelsen har anknytning till 80 § i grundlagen. Enligt den paragrafen ska bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter utfärdas genom lag. En arbetstagare har rätt att göra arbetsgivarens beslut om anställningsförhållandet stridiga och kräva ersättning av arbetsgivaren för skada som orsakats av åsidosättande av skyldigheter som följer av arbetsavtalslagen.

Bestämmelserna bedöms som helhet uppfylla kraven på ett tillräckligt rättsskydd.

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

*Kläm*

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

1.

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i luftfartslagen (864/2014) 9 § 2 mom., 43 § 2 mom., 46 §, 53 § 1 mom. 1 punkten, 141 § 1 mom. 6 och 10 punkten, 143 §, rubriken för 146 §, 146 § 17 punkten, 147, 148 och 151 §, 158 § 3 mom., 158 a och 174 § samt 181 § 3 mom. 6 punkten,

sådana de lyder, 9 § 2 mom., 141 § 1 mom. 10 punkten, rubriken för 146 §, 174 § och 181 § 3 mom. 6 punkten i lag 1327/2021, 43 § 2 mom., 46 §, 53 § 1 mom. 1 punkten, 141 § 1 mom. 6 punkten, 143 och 151 § samt 158 § 3 mom. i lag 965/2018, 146 § 17 punkten och 158 a § i lag 174/2023, 147 § delvis ändrad i lag 320/2018 och 148 § i lagarna 965/2018 och 1327/2021, samt

fogas till 97 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 3 mom., till 141 §, sådan den lyder i lagarna 965/2018 och 1327/2021, ett nytt 3 mom., till 146 §, sådan den lyder i lagarna 1327/2021 och 174/2023, en ny 18 punkt, till lagen en ny 163 §, i stället för den 163 § som upphävts genom lag 320/2018, till lagen nya 170 a och 170 b § samt till 181 § 3 mom., sådant det lyder i lagarna 534/2020 och 1327/2021, en ny 7 punkt som följer:

#### 9 §

#### *Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar*

---

Bestämmelserna i 2–4 och 7 kap. samt bestämmelserna i 14 kap. i lagen om transportservice tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:

- 1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan och motordrivna flygskärmar,
- 2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 kilo för ensitsiga eller högst 100 kilo för tvåsitsiga,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten i detta moment avsedda luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kilo; här avses dock inte obemannade luftfartyg.

#### 43 §

#### *Utbildningsorganisationer för underhållspersonal*

---

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Transport- och kommunikationsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet,
  - 2) utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.
- 

46 §

*Tillståndsgivare*

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Transport- och kommunikationsverket. Godkännande för teckengivare beviljas av Transport- och kommunikationsverket eller en av verket för uppgiften godkänd organisation som utbildar teckengivare. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat föreskrivs nedan.

53 §

*Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning och de som styr fjärrstyrda luftfartyg ska ha

- 1) av Transport- och kommunikationsverket eller ett i 163 § avsett behörigt organ beviljade eller godkända certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver samt ett medicinskt intyg, eller
- 

97 §

*Utförande av kontroller och övervakning*

Transport- och kommunikationsverket kan till en privat eller offentlig tjänsteleverantör genom avtal överföra sådana assisterande uppgifter som har anknytning till ordnandet av teoriprov och bildtolkningstest och övervakning av provprestationerna för säkerhetskontrollanter samt utfärdande av intyg. Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iakttas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

141 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har

- 6) godkännande för teckengivare,
  - 10) godkännande för en organisations ansvariga person, eller
-

Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ge en i 142 § avsedd anmärkning eller varning också till en sådan person som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten eller sådan person som utövar luftfartsrelaterad verksamhet för vars uppgifter det inte krävs tillstånd samt förbjuda personen att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet enligt de grunder och på det sätt som avses i 143 §.

#### 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 ha hand om 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 eller för att ha hand om uppgiften,

2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet eller de krav som 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 annan än i 1–4 punkten avsedd verksamhet 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 eller ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att förutsättningarna för erhållande av tillståndet eller för verksamheten uppfylls. Ett återkallande av tillstånd eller ett verksamhetsförbud enligt 3–5 punkten i det momentet bestäms för en viss tid som står i proportion till förseelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare.

En tillståndshavare eller verksamhetsutövare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till eller som denne annars har rätt till, om Transport- och kommunikationsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Verksamhetsförbudet enligt 1 mom. gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berörda uppgifter i certifikatregistret.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att av säkerhetsskäl underrätta personens arbetsgivare eller uppdragsgivare om verket vidtagit åtgärder enligt denna paragraf för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett certifikat eller medicinskt intyg eller för att förbjuda personen att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten, eller om verket annars anser att en underrättelse behövs för att säkerställa flygsäkerheten. Transport- och kommunikationsverket kan också underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om ett beslut

genom vilket ett certifikat eller intyg har återkallats, ändrats eller begränsats eller personen har förbjudits att ha hand om en uppgift, eller när dessa åtgärder har frångåtts.

#### 146 §

##### *Åtgärder för ingripande i en organisations verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

17) en leverantör av tjänster som tillhandahåller sådan ledningstjänst för trafik på plattan som avses i artikel 2.5 i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008,

18) en annan än i 1–17 punkten avsedd organisation som sköter uppgifter som påverkar flygsäkerheten.

#### 147 §

##### *Anmärkningar och varningar som gäller organisationer*

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation, den som bedriver anmälningspliktig verksamhet eller en annan organisation som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten i fråga, kan den som bedriver verksamheten ges en anmärkning eller varning.

En varning ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen ges skriftligt.

#### 148 §

##### *Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, eller

4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra bestämmelser eller föreskrifter som gäller verksamheten.

Ett tillstånd kan återkallas endast om en påföljd som är lindrigare för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

Transport- och kommunikationsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa 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, eller

4) verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.

Transport- och kommunikationsverket kan av säkerhetsskäl på grunder som avses i 3 mom. förbjuda eller begränsa tills vidare eller för viss tid också en sådan luftfartsrelaterad verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd eller anmälan.

#### 151 §

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

Transport- och kommunikationsverket kan ålägga den som bryter mot denna lag, mot EU-förordningar som gäller verksamhet som omfattas av lagen eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, att rätta till felet eller försummelsen. Transport- och kommunikationsverket kan förena ett sådant åläggande eller förbud med vite eller hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande.

#### 158 §

##### *Flyghinder*

---

Flyghindertillstånd behövs inte för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut på en flygplats, flygplatsens hinderbegränsande ytor eller skyddsytor eller andra områden som hör till flygplatsen av flygplatsoperatören själv eller enligt överenskommelse med flygplatsoperatören. Sådana anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken ska ändå anmälas till Transport- och kommunikationsverket för anteckning i registret över flyghinder.

---

#### 158 a §

### *Beviljande av flyghindertillstånd*

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan flyghindertillstånd som avses i 158 § 2 mom. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman.

Sökanden ska till sin ansökan foga utredningar av de i Finland verksamma leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer om hur det planerade flyghindret inverkar på flygprocedurerna samt utredningar om hur flyghindret inverkar på de hinderbegränsande ytorna på en flygplats av de flygplatsoperatörer som berörs av anordningen, byggnaden, konstruktionen eller märket. Den som gör utredningen kan ta ut en skäligen ersättning för utredningen.

Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas bedöma flyghindrets konsekvenser särskilt för flygprocedurer och flygplatsens hinderbegränsade ytor samt följdverkningarna av dessa konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja flyghindertillstånd, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygprocedurerna så att hindret inte medför oskäligen olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik.

### 163 §

#### *Överföring av uppgifter till behöriga organ*

Transport- och kommunikationsverket kan överföra uppgifter i anknytning till den första certifieringen eller den fortlöpande tillsynen av personer eller organisationer till behöriga organ med iakttagande av vad som närmare föreskrivs i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

### 170 a §

#### *Utandningsprov*

En arbetsgivare kan förplikta de arbetstagare som arbetar ombord på ett luftfartyg eller inom markorganisationen i uppgifter som påverkar flygsäkerheten att vid en tidpunkt som arbetsgivaren bestämmer delta i ett regelbundet eller slumpmässigt utandningsprov, för utredning av om arbetstagarna är påverkade av alkohol omedelbart före arbetstidens början. Arbetsgivaren kan dessutom förplikta en enskild arbetstagare att lämna utandningsprov om det finns grundad anledning att misstänka att arbetstagaren under arbetstid är påverkad av alkohol när arbetstagaren utför en sådan uppgift ombord på ett luftfartyg eller en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten. En lufttrafikoperatör kan också förplikta sådana arbetstagare hos sina underleverantörer som arbetar på flygningar eller med förberedelser inför en flygning att lämna utandningsprov när de ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg.

Om arbetsgivaren förpliktar arbetstagaren att lämna utandningsprov, ska arbetsgivaren ha ett antidrogprogram i enlighet med 11 § 4 mom. i lagen om företagshälsovård (1383/2001). Innan antidrogprogrammet godkänns ska de arbetsuppgifter där en arbetstagare med stöd av 1 mom. utan grundad misstanke kan förpliktas att lämna utandningsprov behandlas i den dialog som avses i samarbetslagen (1333/2021). I de företag som inte omfattas av samarbetslagens

tillämpningsområde ska arbetsgivaren innan ett antidrogprogram godkänns ge arbetstagarna eller deras representanter tillfälle att bli hörda om vilka de arbetsuppgifter är där förutsättningarna för att förplikta arbetstagarna att delta i regelbundna eller slumpmässiga utandningsprov uppfylls.

Arbetsgivaren ska vid utandningsproven använda apparater som är så tillförlitliga som möjligt och som har kalibrerats och underhållits i enlighet med tillverkarens instruktioner. Arbetsgivaren ska se till att de som utför utandningsproven har fått tillräcklig utbildning i användningen av apparaterna och även i övrigt se till att utandningsproven utförs på ett sätt som garanterar tillförlitliga resultat. Arbetsgivaren ska se till att arbetstagarnas integritet tryggas vid proven. Om arbetstagaren kräver det ska resultatet av ett utandningsprov verifieras genom ett nytt utandningsprov. Resultatet av ett utandningsprov som inte har utförts med en precisionsalkometer ska om arbetstagaren kräver det verifieras med en annan apparat. Bestämmelser om samarbete vid ordnande av teknisk övervakning finns i 21 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004).

Arbetsgivaren ska informera arbetstagarna om rätten att kräva att resultatet av ett utandningsprov verifieras.

#### 170 b §

##### *Behandling av personuppgifter i samband med utandningsprov*

Arbetsgivaren har, när förutsättningarna enligt 170 a § 1 mom. uppfylls, rätt att behandla personuppgifter som gäller resultatet av en arbetstagares utandningsprov. Uppgifterna får behandlas om behandlingen behövs för kontrollen av arbetstagarnas drogfrihet under arbetstid, för beslut som gäller ett anställningsförhållande eller för utredning, fastställande, utövande eller försvar av rättsliga anspråk. På behandlingen av personuppgifter som gäller ett positivt utslag i ett utandningsprov tillämpas vad som i 5 § 2 och 4 mom. i lagen om integritetsskydd i arbetslivet föreskrivs om behandling av uppgifter om arbetstagares hälsotillstånd.

#### 174 §

##### *Tjänsteansvar*

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 121 och 163 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

#### 181 §

##### *Ändringssökande*

---

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket:

---

6) beslut av en i 43 § avsedd utbildningsorganisation för underhållspersonal som godkänts av Transport- och kommunikationsverket eller av en i 114 § avsedd utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal,

7) i 163 § avsedda beslut som fattats av behöriga organ.

---



Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## 2.

### Lag

#### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 124 § 2 mom., 130 § 1 mom., 211 § 1 mom., och 245 § 1 mom. sådana de lyder, 124 § 2 mom. och 211 § 2 mom. i lag 984/2018, 130 § 1 mom. i lag 1244/2021 och 245 § 1 mom. i lag 1256/2020, samt

fogas till lagen en ny 243 a § och till 249 §, sådan den lyder i lagarna 371/2019, 1256/2020 och 1244/2021, ett nytt 6 mom. som följer:

#### 124 §

##### *Utdelning av begränsade lufttrafikrättigheter*

---

Transport- och kommunikationsverket beviljar trafik tillstånd på ansökan. Om det finns ett begränsat antal trafikrättigheter och trafik tillstånd 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. Transport- och kommunikationsverket kan granska beslutet om beviljande av trafik tillstånd på nytt på ansökan av ett sådant lufttrafikföretag från unionen som bedriver flygtrafik i Finland, från Finland eller till Finland för att utreda om de trafikrättigheter som trafik tillståndet omfattar används effektivt och förenligt med konkurrenslagstiftningen i Europeiska unionen och den nationella konkurrenslagstiftningen.

---

#### 130 §

##### *Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

Bestämmelser om krav på flyg- och kabinbesättningar samt kontrollantbehörigheter och övriga persontillstånd 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 rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *förordningen om flygande personal*. I de fall då dessa förordningar inte tillämpas ska en person som agerar som medlem av ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter och auktoriseringar samt medicinsk lämplighet. I de fall då dessa förordningar inte tillämpas ska en person som sköter säkerhetsuppgifter i kabinen ha eller tidigare ha haft ett kabinbesättningsintyg, eller ska personen ha deltagit i någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd säkerhetsutbildning som operatören själv har utarbetat. Om luftfartyget inte har någon kabinbesättning som utför säkerhetsuppgifter sköter flygbesättningen också om säkerhetsuppgifterna i kabinen. Den som agerar som medlem av ett luftfartygs flygbesättning och andra fysiska personer som använder luftfartsradio ska också ha begränsad radiotelefonistbehörighet i enlighet med det radioreglemente som kompletterar Internationella teleunionens stadga och konventionen om Internationella teleunionen (FördrS 94/1996).

---

## 211 §

### *Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter*

---

En tjänsteleverantör får inte bedöma förutsättningarna för registrering eller tillstånd eller slutligt avföra ett trafikmedel ur ett register, utan sådana ansökningar och registeranmälningar ska överföras för att avgöras av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket får såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av kompetens överföra examination och övervakning av prov för bedömning av kompetens samt utfärdande av betyg.

---

## 243 a §

### *Anmälan om återkallande, ändring eller begränsning av certifikat, intyg eller medicinsk rapport för flygande personal*

Transport- och kommunikationsverket har rätt att av säkerhetsskäl underrätta flygoperatören om verket vidtagit åtgärder som avses i 242 § för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett flygcertifikat eller medicinskt intyg för en pilot anställd hos flygoperatören eller för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett kabinbesättningsintyg eller en medicinsk rapport för kabinbesättning som avser kabinbesättning som är anställd hos operatören, eller om verket annars anser att en underrättelse behövs för att säkerställa flygsäkerheten.

Transport- och kommunikationsverket kan också underrätta operatören om ett beslut genom vilket ett certifikat eller intyg för en person anställd hos operatören har återkallats, ändrats eller begränsats, eller när dessa åtgärder har frångåtts.

## 245 §

### *Anmärkning eller varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten 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 Transport- och kommunikationsverket eller till en annan som sköter uppgifter som påverkar flygsäkerheten, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning eller varning till en verksamhetsutövare som bedriver verksamhet med stöd av ett sådant beslut om godkännande som avses i denna lag och till den ansvarsperson som verksamhetsutövaren anmält, om verksamhetsutövaren inte har iakttagit bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Verket kan ge en varning om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

---

249 §

*Verksamhetsförbud i vissa fall*

---

Transport- och kommunikationsverket kan av säkerhetsskäl på grunder som avses i 5 mom. förbjuda tills vidare eller för viss tid också en sådan verksamhet som avses i 13 eller 14 kap. för vilken det enligt denna lag eller Europeiska unionens lagstiftning inte behövs tillstånd eller anmälan, eller begränsa verksamheten. Transport- och kommunikationsverket kan på grunder som avses i 5 mom. förbjuda en person tills vidare eller för viss tid att vara ansvarsperson i en organisation eller begränsa detta.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

### 3.

## Lag

### om ändring av 12 § i samarbetslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i samarbetslagen (1333/2021) 12 § 2 punkten, sådan den lyder i lag 499/2022, som följer:

#### 12 §

*Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog*

Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog enligt 8 § 6 punkten är

2) i 7 och 8 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet avsedda arbetsuppgifter, där en arbetssökande eller arbetstagare är antingen skyldig att lämna eller på grund av samtycke kan lämna ett intyg över narkotikatest till arbetsgivaren i enlighet med 11 § 4 mom. i lagen om företagshälsovård, samt i 13 kap. 19 a § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) och i 170 a § i luftfartslagen (864/2014) avsedda arbetsuppgifter där arbetsgivaren utan grundad misstanke kan förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 3 april 2025

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i luftfartslagen (864/2014) 9 § 2 mom., 43 § 2 mom., 46 §, 53 § 1 mom. 1 punkten, 141 § 1 mom. 6 och 10 punkten, 143 §, rubriken för 146 §, 146 § 17 punkten, 147, 148 och 151 §, 158 § 3 mom., 158 a och 174 § samt 181 § 3 mom. 6 punkten,

sådana de lyder, 9 § 2 mom., 141 § 1 mom. 10 punkten, rubriken för 146 §, 174 § och 181 § 3 mom. 6 punkten i lag 1327/2021, 43 § 2 mom., 46 §, 53 § 1 mom. 1 punkten, 141 § 1 mom. 6 punkten, 143 och 151 § samt 158 § 3 mom. i lag 965/2018, 146 § 17 punkten och 158 a § i lag 174/2023, 147 § delvis ändrad i lag 320/2018 och 148 § i lagarna 965/2018 och 1327/2021, samt

fogas till 97 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 3 mom., till 141 §, sådan den lyder i lagarna 965/2018 och 1327/2021, ett nytt 3 mom., till 146 §, sådan den lyder i lagarna 1327/2021 och 174/2023, en ny 18 punkt, till lagen en ny 163 §, i stället för den 163 § som upphävts genom lag 320/2018, till lagen nya 170 a och 170 b § samt till 181 § 3 mom., sådant det lyder i lagarna 534/2020 och 1327/2021, en ny 7 punkt som följer:

*Gällande lydelse*

9 §

*Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg  
och anordningar*

---

Bestämmelserna i 2–4 och 7 kap. samt i 14 kap. i lagen om transportservice tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:

- 1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan och motordrivna *fallskärmar*,
- 2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 kilo för ensitsiga eller 100 kilo för tvåsitsiga,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten i detta moment avsedda luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kilo; här avses dock inte obemannade luftfartyg.

43 §

*Föreslagen lydelse*

9 §

*Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg  
och anordningar*

---

Bestämmelserna i 2–4 och 7 kap. samt bestämmelserna i 14 kap. i lagen om transportservice tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:

- 1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan och motordrivna *flygskärmar*,
- 2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 kilo för ensitsiga eller högst 100 kilo för tvåsitsiga,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten i detta moment avsedda luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kilo; här avses dock inte obemannade luftfartyg.

43 §

*Gällande lydelse*

*Utbildningsorganisationer för  
underhållspersonal*

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Transport- och kommunikationsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet,
- 2) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

46 §

*Tillståndsgivare*

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Transport- och kommunikationsverket. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat föreskrivs nedan.

53 §

*Certifikat, behörigheter och godkännanden  
samt medicinska intyg för flygbesättningen  
och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning och de som styr fjärrstyrda luftfartyg ska ha

- 1) av Transport- och kommunikationsverket eller den i 163 § avsedda organisationen för

*Föreslagen lydelse*

*Utbildningsorganisationer för  
underhållspersonal*

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Transport- och kommunikationsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet,
- 2) utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

46 §

*Tillståndsgivare*

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Transport- och kommunikationsverket. Godkännande för teckengivare beviljas av Transport- och kommunikationsverket eller en av verket för uppgiften godkänd organisation som utbildar teckengivare. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat föreskrivs nedan.

53 §

*Certifikat, behörigheter och godkännanden  
samt medicinska intyg för flygbesättningen  
och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning och de som styr fjärrstyrda luftfartyg ska ha

- 1) av Transport- och kommunikationsverket eller ett i 163 § avsett behörigt organ

*Gällande lydelse*

*sportflygverksamhet* beviljade eller godkända certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver samt ett medicinskt intyg, eller

97 §

*Utförande av kontroller och övervakning*

*(nytt mom.)*

141 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har

6) godkännande för *person som ger rangeringssignaler åt luftfartyg*,

10) godkännande för en *utbildnings- eller flygorganisations* ansvariga person, eller (22.12.2021/1327)

*(nytt mom.)*

*Föreslagen lydelse*

beviljade eller godkända certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver samt ett medicinskt intyg, eller

97 §

*Utförande av kontroller och övervakning*

Transport- och kommunikationsverket kan till en privat eller offentlig tjänsteleverantör genom avtal överföra sådana assisterande uppgifter som har anknytning till ordnandet av teoriprov och bildtolkningstest och övervakning av provprestationerna för säkerhetskontrollanter samt utfärdande av intyg. Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iakttas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

141 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har

6) godkännande för *teckengivare*,

10) godkännande för en *organisations* ansvariga person, eller

*Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ge en i 142 § avsedd anmärkning eller varning också till en sådan person som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten eller sådan person som utövar luftfartsrelaterad verksamhet för vars uppgifter det inte krävs tillstånd samt förbjuda personen att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller*



*Gällande lydelse*

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 ha hand om 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 *villkoren* för erhållande av tillståndet eller de krav som 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 återkallande av tillstånd eller ett verksamhetsförbud som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att villkoren för erhållande av tillståndet eller för 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.

*Föreslagen lydelse*

*luftfartsskyddet enligt de grunder och på det sätt som avses i 143 §.*

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 ha hand om 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 *eller för att ha hand om uppgiften*,

2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller *förutsättningarna* för erhållande av tillståndet eller de krav som 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 *annan än i 1–4 punkten avsedd verksamhet* 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 eller ett verksamhetsförbud som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att villkoren för erhållande av tillståndet eller för verksamheten uppfylls. Ett återkallande av tillstånd eller ett verksamhetsförbud enligt 3–5 punkten i det momentet bestäms för en viss tid *som står i proportion till* förseelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare.

### *Gällande lydelse*

En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Transport- och kommunikationsverket 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.

*(nytt mom.)*

### *Föreslagen lydelse*

En tillståndshavare eller verksamhetsutövare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till eller som denne annars har rätt till, om Transport- och kommunikationsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Verksamhetsförbudet enligt 1 mom. gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.

*Transport- och kommunikationsverket har rätt att av säkerhetsskäl underrätta personens arbetsgivare eller uppdragsgivare om verket vidtagit åtgärder enligt denna paragraf för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett certifikat eller medicinskt intyg eller för att förbjuda personen att ha hand om en uppgift som påverkar flygsäkerheten, eller om verket annars anser att en underrättelse behövs för att säkerställa flygsäkerheten. Transport- och kommunikationsverket kan också underrätta arbetsgivaren eller uppdragsgivaren om ett beslut genom vilket ett certifikat eller intyg har återkallats, ändrats eller begränsats eller personen har förbjudits att ha hand om en uppgift, eller när dessa åtgärder har frångåtts.*

146 §

### ***Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet***

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

17) en leverantör av tjänster som tillhandahåller sådan ledningstjänst för trafik på plattan som avses i artikel 2.5 i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

146 §

### ***Åtgärder för ingripande i en organisations verksamhet***

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

17) en leverantör av tjänster som tillhandahåller sådan ledningstjänst för trafik på plattan som avses i artikel 2.5 i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008,

*Gällande lydelse*  
(nytt mom.)

147 §

*Anmärkingar 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. (4.5.2018/320)

En varning ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen ges skriftligt.

148 §

*Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser*

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser,

*Föreslagen lydelse*

*18) en annan än i 1–17 punkten avsedd organisation som sköter uppgifter som påverkar flygsäkerheten.*

147 §

*Anmärkingar och varningar som gäller organisationer*

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation, den som bedriver anmälningspliktig verksamhet eller en annan organisation som har hand om uppgifter som påverkar flygsäkerheten inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten i fråga, kan den som bedriver verksamheten ges en anmärkning eller varning.

En varning ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen ges skriftligt.

148 §

*Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, eller

#### *Gällande lydelse*

4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra föreskrifter som gäller verksamheten, eller

Ett tillstånd kan återkallas endast om en påföljd som är lindrigare för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

Transport- och kommunikationsverket 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.

*(nytt mom.)*

151 §

*Vite samt hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

#### *Föreslagen lydelse*

4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra *bestämmelser eller* föreskrifter som gäller verksamheten.

Ett tillstånd kan återkallas endast om en påföljd som är lindrigare för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

Transport- och kommunikationsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda *eller begränsa* 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, eller

4) verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.

Transport- och kommunikationsverket kan av säkerhetsskäl på grunder som avses i 3 mom. förbjuda eller begränsa tills vidare eller för viss tid också en sådan luftfartsrelaterad verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd eller anmälan.

151 §

*Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

#### *Gällande lydelse*

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett åläggande eller förbud som det har meddelat med stöd av denna lag eller en förordning av Europeiska unionen med vite eller hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

158 §

#### *Flyghinder*

---

Flyghindertillstånd behövs inte för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören.

158 a §

#### *Beviljande av flyghindertillstånd*

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan flyghindertillstånd som avses i 158 § 2 mom. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman. Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas utreda flyghindrets konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören. Som stöd för utredningen ska Transport- och kommunikationsverket begära utlåtanden av leverantören av flygtrafikledningstjänsten, flygplatsoperatören, planerarna av flygprocedurerna, de myndigheter vars

#### *Föreslagen lydelse*

Transport- och kommunikationsverket kan ålägga den som bryter mot denna lag, mot EU-förordningar som gäller verksamhet som omfattas av lagen eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, att rätta till felet eller försummelsen. Transport- och kommunikationsverket kan förena ett sådant åläggande eller förbud med vite eller hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

158 §

#### *Flyghinder*

---

Flyghindertillstånd behövs inte för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut på en flygplats, flygplatsens hinderbegränsande ytor eller skyddsytor eller andra områden som hör till flygplatsen av flygplatsoperatören själv eller enligt överenskommelse med flygplatsoperatören. Sådana anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken ska ändå anmälas till Transport- och kommunikationsverket för anteckning i registret över flyghinder.

158 a §

#### *Beviljande av flyghindertillstånd*

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan flyghindertillstånd som avses i 158 § 2 mom. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman.

*Gällande lydelse*

*verksamhet hindret kan inverka på och de övriga parterna. I fråga om vindkraftverk som placeras i ett havsområde ska verket begära utlåtande av Gränsbevakningsväsendet.*

*(nytt mom.)*

*(nytt mom.)*

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja flyghindertillstånd, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygprocedurerna så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik.

163-164 §

*punkten har upphävts genom L 4.5.2018/320.*

*(ny)*

*Föreslagen lydelse*

*Sökanden ska till sin ansökan föga utredningar av de i Finland verksamma leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer om hur det planerade flyghindret inverkar på flygprocedurerna samt utredningar om hur flyghindret inverkar på de hinderbegränsande ytorna på en flygplats av de flygplatsoperatörer som berörs av anordningen, byggnaden, konstruktionen eller märket. Den som gör utredningen kan ta ut en skälig ersättning för utredningen.*

*Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas bedöma flyghindrets konsekvenser särskilt för flygprocedurer och flygplatsens hinderbegränsade ytor samt följdverkningarna av dessa konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören.*

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja flyghindertillstånd, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygprocedurerna så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik.

163 §

**Överföring av uppgifter till behöriga organ**

*Transport- och kommunikationsverket kan överföra uppgifter i anknytning till den första certifieringen eller den fortlöpande tillsynen av personer eller organisationer till behöriga organ med iakttagande av vad som närmare föreskrivs i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.*

**170 a §**

Utandningsprov

En arbetsgivare kan förplikta de arbetstagare som arbetar ombord på ett luftfartyg eller inom markorganisationen i uppgifter som påverkar flygsäkerheten att vid en tidpunkt som arbetsgivaren bestämmer delta i ett regelbundet eller slumpmässigt utandningsprov, för utredning av om arbetstagarna är påverkade av alkohol omedelbart före arbetstidens början. Arbetsgivaren kan dessutom förplikta en enskild arbetstagare att lämna utandningsprov om det finns grundad anledning att misstänka att arbetstagaren under arbetstid är påverkad av alkohol när arbetstagaren utför en sådan uppgift ombord på ett luftfartyg eller en uppgift inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten. En lufttrafikoperatör kan också förplikta sådana arbetstagare hos sina underleverantörer som arbetar på flygningar eller med förberedelser inför en flygning att lämna utandningsprov när de ingår i flygbesättningen eller kabinbesättningen i ett luftfartyg.

Om arbetsgivaren förpliktar arbetstagaren att lämna utandningsprov, ska arbetsgivaren ha ett antidrogprogram i enlighet med 11 § 4 mom. i lagen om företagshälsovård (1383/2001). Innan antidrogprogrammet godkänns ska de arbetsuppgifter där en arbetstagare med stöd av 1 mom. utan grundad misstanke kan förpliktas att lämna utandningsprov behandlas i den dialog som avses i samarbetslagen (1333/2021). I de företag som inte omfattas av samarbetslagens tillämpningsområde ska arbetsgivaren innan ett antidrogprogram godkänns ge arbetstagarna eller deras representanter tillfälle att bli hörda om vilka de arbetsuppgifter är där förutsättningarna för att förplikta arbetstagarna att delta i regelbundna eller slumpmässiga utandningsprov uppfylls.

Arbetsgivaren ska vid utandningsproven använda apparater som är så tillförlitliga som

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*möjligt och som har kalibrerats och underhållits i enlighet med tillverkarens instruktioner. Arbetsgivaren ska se till att de som utför utandningsproven har fått tillräcklig utbildning i användningen av apparaterna och även i övrigt se till att utandningsproven utförs på ett sätt som garanterar tillförlitliga resultat. Arbetsgivaren ska se till att arbetstagarnas integritet tryggas vid proven. Om arbetstagaren kräver det ska resultatet av ett utandningsprov verifieras genom ett nytt utandningsprov. Resultatet av ett utandningsprov som inte har utförts med en precisionsalkometer ska om arbetstagaren kräver det verifieras med en annan apparat. Bestämmelser om samarbete vid ordnande av teknisk övervakning finns i 21 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004).*

*Arbetsgivaren ska informera arbetstagarna om rätten att kräva att resultatet av ett utandningsprov verifieras.*

*(ny)*

**170 b §**

*Behandling av personuppgifter i samband med utandningsprov*

*Arbetsgivaren har, när förutsättningarna enligt 170 a § 1 mom. uppfylls, rätt att behandla personuppgifter som gäller resultatet av en arbetstagares utandningsprov. Uppgifterna får behandlas om behandlingen behövs för kontrollen av arbetstagarnas drogfrihet under arbetstid, för beslut som gäller ett anställningsförhållande eller för utredning, fastställande, utövande eller försvar av rättsliga anspråk. På behandlingen av personuppgifter som gäller ett positivt utslag i ett utandningsprov tillämpas vad som i 5 § 2 och 4 mom. i lagen om integritetsskydd i arbetslivet föreskrivs om behandling av uppgifter om arbetstagares hälsotillstånd.*

174 §

Tjänsteansvar

174 §

Tjänsteansvar



*Gällande lydelse*

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103 och 121 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

181 §

*Ändringssökande*

-----  
I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket:

6) beslut av en i 43 § avsedd utbildningsorganisation för underhållspersonal som godkänts av Transport- och kommunikationsverket eller av en i 114 § avsedd utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal.

(ny)

*Föreslagen lydelse*

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 121 och 163 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

181 §

*Ändringssökande*

-----  
I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket:

6) beslut av en i 43 § avsedd utbildningsorganisation för underhållspersonal som godkänts av Transport- och kommunikationsverket eller av en i 114 § avsedd utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal,

7) i 163 § avsedda beslut som fattats av behöriga organ.

-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .  
-----

## 2.

### Lag

#### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 124 § 2 mom., 130 § 1 mom., 211 § 1 mom., och 245 § 1 mom. sådana de lyder, 124 § 2 mom. och 211 § 2 mom. i lag 984/2018, 130 § 1 mom. i lag 1244/2021 och 245 § 1 mom. i lag 1256/2020, samt

fogas till lagen en ny 243 a § och till 249 §, sådan den lyder i lagarna 371/2019, 1256/2020 och 1244/2021, ett nytt 6 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

124 §

*Utdelning av begränsade lufttrafikt rättigheter*

Transport- och kommunikationsverket beviljar trafik tillstånd på ansökan. Om det finns ett begränsat antal trafik tillstånd och trafik rättigheter 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.

130 §

*Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

*Föreslagen lydelse*

124 §

*Utdelning av begränsade lufttrafikt rättigheter*

Transport- och kommunikationsverket beviljar trafik tillstånd på ansökan. Om det finns ett begränsat antal trafik rättigheter och trafik tillstånd 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. Transport- och kommunikationsverket kan granska beslutet om beviljande av trafik tillstånd på nytt på ansökan av ett sådant lufttrafik företag från unionen som bedriver flygtrafik i Finland, från Finland eller till Finland för att utreda om de trafik rättigheter som trafik tillståndet omfattar används effektivt och förenligt med konkurrens lagstiftningen i Europeiska unionen och den nationella konkurrens lagstiftningen.

130 §

*Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

### *Gällande lydelse*

Bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar och om kontrollantbehörigheter 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 rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *förordningen om flygande personal*. I de fall då *de förordningarna* inte tillämpas ska *fysiska personer* som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter och auktorisering samt medicinsk lämplighet. *Den som hör till* ett luftfartygs flygbesättning och andra fysiska personer som använder luftfartsradio ska också ha begränsad radiotelefonistbehörighet i enlighet med det radioreglemente som kompletterar Internationella teleunionens stadga och konventionen om Internationella teleunionen (FördrS 94/1996).

### *Föreslagen lydelse*

Bestämmelser om krav på flyg- och kabinbesättningar *samt* kontrollantbehörigheter och övriga persontillstånd 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 rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *förordningen om flygande personal*. I de fall då  *dessa förordningar* inte tillämpas ska *en person som agerar som medlem av* ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter och auktoriseringar samt medicinsk lämplighet. *I de fall då dessa förordningar inte tillämpas ska en person som sköter säkerhetsuppgifter i kabinen ha eller tidigare ha haft ett kabinbesättningsintyg, eller ska personen ha deltagit i någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd säkerhetsutbildning som operatören själv har utarbetat. Om luftfartyget inte har någon kabinbesättning som utför säkerhetsuppgifter sköter flygbesättningen också om säkerhetsuppgifterna i kabinen. Den som agerar som medlem av* ett luftfartygs flygbesättning och andra fysiska personer som använder luftfartsradio ska också ha begränsad radiotelefonistbehörighet i enlighet med det radioreglemente som kompletterar Internationella teleunionens stadga och konventionen om Internationella teleunionen (FördrS 94/1996).

---

211 §

*Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter*

---

En tjänsteleverantör får inte bedöma förutsättningarna för registrering eller tillstånd eller slutligt avföra ett trafikmedel ur ett register, utan sådana ansökningar och registeranmälningar ska överföras för att avgöras av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och

---

211 §

*Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter*

---

En tjänsteleverantör får inte bedöma förutsättningarna för registrering eller tillstånd eller slutligt avföra ett trafikmedel ur ett register, utan sådana ansökningar och registeranmälningar ska överföras för att avgöras av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och

*Gällande lydelse*

kommunikationsverket 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.

(ny)

245 §

*Anmärkning och varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om

*Föreslagen lydelse*

kommunikationsverket får såsom en assisterande uppgift i samband med konstaterande av kompetens överföra examination och övervakning av prov för bedömning av kompetens samt utfärdande av betyg.

243 a §

*Anmälan om återkallande, ändring eller begränsning av certifikat, intyg eller medicinsk rapport för flygande personal*

*Transport- och kommunikationsverket har rätt att av säkerhetsskäl underrätta flygoperatören om verket vidtagit åtgärder som avses i 242 § för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett flygcertifikat eller medicinskt intyg för en pilot anställd hos flygoperatören eller för att återkalla, ändra, begränsa eller tillfälligt dra in ett kabinbesättningsintyg eller en medicinsk rapport för kabinbesättning som avser kabinbesättning som är anställd hos operatören, eller om verket annars anser att en underrättelse behövs för att säkerställa flygsäkerheten.*

*Transport- och kommunikationsverket kan också underrätta operatören om ett beslut genom vilket ett certifikat eller intyg för en person anställd hos operatören har återkallats, ändrats eller begränsats, eller när dessa åtgärder har frångåtts.*

245 §

*Anmärkning eller varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om

### *Gällande lydelse*

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 Transport- och kommunikationsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning eller varning till en verksamhetsutövare som bedriver verksamhet med stöd av ett sådant beslut om godkännande som avses i denna lag och till den ansvarsperson som verksamhetsutövaren anmält, om verksamhetsutövaren inte har iakttagit bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Verket kan ge en varning om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

---

249 §

### *Verksamhetsförbud i vissa fall*

*(nytt. mom.)*

### *Föreslagen lydelse*

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 Transport- och kommunikationsverket *eller till en annan som sköter uppgifter som påverkar flygsäkerheten*, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning eller varning till en verksamhetsutövare som bedriver verksamhet med stöd av ett sådant beslut om godkännande som avses i denna lag och till den ansvarsperson som verksamhetsutövaren anmält, om verksamhetsutövaren inte har iakttagit bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Verket kan ge en varning om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

---

249 §

### *Verksamhetsförbud i vissa fall*

---

Transport- och kommunikationsverket kan av säkerhetsskäl på grunder som avses i 5 mom. förbjuda tills vidare eller för viss tid också en sådan verksamhet som avses i 13 eller 14 kap. för vilken det enligt denna lag eller Europeiska unionens lagstiftning inte behövs tillstånd eller anmälan, eller begränsa den verksamheten. Transport- och kommunikationsverket kan på grunder som avses i 5 mom. förbjuda en person tills vidare eller för viss tid att verka som ansvarsperson för organisationen eller begränsa detta.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

### 3.

## Lag

### om ändring av 12 § i samarbetslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i samarbetslagen (1333/2021) 12 § 2 punkten, sådan den lyder i lag 499/2022, som följer:

#### *Gällande lydelse*

12 §

*Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog*

Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog enligt 8 § 6 punkten är

2) i 7 och 8 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet avsedda arbetsuppgifter, där en arbetsökande eller arbetstagare är antingen skyldig att lämna eller på grund av samtycke kan lämna ett intyg över narkotikatest till arbetsgivaren i enlighet med 11 § 4 mom. i lagen om företagshälsovård samt i 13 kap. 19 a § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) avsedda arbetsuppgifter där arbetsgivaren utan grundad misstanke kan förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov, (22.6.2022/499)

#### *Föreslagen lydelse*

12 §

*Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog*

Ärenden som på grund av annan lagstiftning ska behandlas i dialog enligt 8 § 6 punkten är

2) i 7 och 8 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet avsedda arbetsuppgifter, där en arbetsökande eller arbetstagare är antingen skyldig att lämna eller på grund av samtycke kan lämna ett intyg över narkotikatest till arbetsgivaren i enlighet med 11 § 4 mom. i lagen om företagshälsovård samt i 13 kap. 19 a § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) och i 170 a § i luftfartslagen (864/2014) avsedda arbetsuppgifter där arbetsgivaren utan grundad misstanke kan förplikta en arbetstagare att lämna utandningsprov,

Denna lag träder i kraft den 20 .