

Kommunikationsutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande och till grundlagsutskottet och ekonomiutskottet för utlåtande.

Motion

I samband med propositionen har utskottet behandlat

- Lagmotion LM 59/2016 rd Tom Packalén saf m.fl. Lagmotion med förslag till lag om upphävande av 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b i körkortslagen

Utlåtanden

Utlåtande har lämnats av

- grundlagsutskottet GrUU 2/2018 rd
- ekonomiutskottet EkUU 52/2017 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Kirsi Miettinen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Susanna Metsälampi, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Elina Immonen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Tuomas Kaivola, kommunikationsministeriet
- överinspektör Iina Kajander, kommunikationsministeriet
- räddningsöverinspektör Veli-Pekka Hautamäki, inrikesministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- regeringssekreterare Kosti Honkanen, försvarsministeriet
- undervisningsråd Jukka Lehtinen, undervisnings- och kulturministeriet
- äldre regeringssekreterare Seija Jalkanen, arbets- och näringsministeriet
- konsultativ tjänsteman Jarno Virtanen, social- och hälsovårdsministeriet
- miljöråd Petteri Katajisto, miljöministeriet
- bedömningsråd, ED Antti Moisio, Rådet för bedömning av lagstiftningen

Betänkande KoUB 3/2018 rd

- dataombudsman Reijo Aarnio, dataombudsmannens byrå
- direktör Laura Kuistio, Trafikverket
- avdelningschef Susanna Metsälampi, Trafiksäkerhetsverket
- enhetschef Kirsi Lähteenmäki-Riistama, Trafiksäkerhetsverket
- enhetschef Päivi Metsävainio, Trafiksäkerhetsverket
- enhetschef Jukka Terttunen, Trafiksäkerhetsverket
- utvecklingschef Kaisa Sainio, Trafiksäkerhetsverket
- specialsakkunnig Markku Vanhanen, Trafiksäkerhetsverket
- överinspektör Santeri Lunkka, Trafiksäkerhetsverket
- polisinspektör Kari Onninen, Polisstyrelsen
- överinspektör Harri Patrikainen, Regionförvaltningsverket i Södra Finland
- jurist Pirkko Alamäki-Karkiainen, Tullen
- överingenjör Timo Repo, Utbildningsstyrelsen
- jurist Meeri Niinisalo, Södra Österbottens närings-, trafik- och miljöcentral
- specialforskare Jussi Pääkkönen, Konkurrens- och konsumentverket
- överinspektör Satu Toepfer, Konkurrens- och konsumentverket
- generalsekreterare Merja Heikkonen, Riksomfattande handikapprådet
- direktör Jussi Kaurola, Meteorologiska institutet
- utvecklingsdirektör Teemu Hyvönen, VR-Group Ab
- jurist Leena Keisanen, VR-Group Ab
- trafik- och gatuplaneringschef Reetta Putkonen, Helsingfors stad
- chefsjurist Kaisa Mäkinen, Helsingforsregionens trafik
- trafiksakkunnig Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- planeringschef Lauri Jorasmaa, Åbo regiontrafik Föli
- byråchef Roy Sjöblom, Ålands landskapsregering
- byråchef Elisabeth Storfors, Ålands landskapsregering
- verkställande direktör Mikko Mäkelä, Destia Rail Oy
- direktör för marknadsföring och kommunikation Katja Siberg, Finavia Abp
- Head of IT Architecture Planning Jouni Naskali, Finnair Abp
- chef Lauri Tierala, Finnair Abp
- utbildnings- och utvecklingschef Kari Sopanen, Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy
- verkställande direktör Timo Tiainen, Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy
- projektdirektör, rörlighetstjänster Sonja Heikkilä, OP Gruppen
- verkställande direktör Jari Paasikivi, TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy
- direktör för samhällsrelationer Robert Torvelainen, Uber
- ordförande Sakari Kaikkonen, Ammattipätevyyskouluttajat ry
- andra vice ordförande Harri Pasanen, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- verkställande direktör Mari Vasarainen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund rf
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- socialpolitisk sakkunnig Tiina Lappalainen, Invalidförbundet rf
- jurist Timo Niemi, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry
- verksamhetsledare Sampsa Lindberg, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- jurist Sami Hämäläinen, Turism- och Restaurangförbundet rf
- organisationschef Markku Möttönen, Synskadades förbund rf
- ordförande Jarmo Jokilampi, Finlands Bilskoleförbund rf

Betänkande KoUB 3/2018 rd

- verksamhetsledare Robert Nyman, Finlands Maskinbefälsförbund ry
- expert Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- jurist Sannaleena Kallio, Finlands Sjömans-Union FSU rf
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.
- verkställande direktör Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- medlem Sakari Kaikkonen, Tilausajokuljettajat ry
- heltidsanställd arbetarskyddsfullmäktig Toni Nokkala, Lokmannaförbundet rf
- ledande expert Kyösti Orre, Yhteinen Toimialaliitto ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- kommunikationsministeriet
- finansministeriet
- dataombudsman Reijo Aarnio, dataombudsmannens byrå
- Centret för sjösäkerhetsutbildning
- Trafiksäkerhetsverket
- Kommunikationsverket
- Polisstyrelsen
- Försörjningsberedskapscentralen
- Trafikförsäkringscentralen
- Telia Finland Oyj
- Akava ry
- Finanssiala ry
- Logistiikkayritysten Liitto ry
- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK
- Skogsindustrin rf
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
- Rederierna i Finland rf.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONEN

Propositionen

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

Propositionen utgör den andra delen av det s.k. transportbalksprojektet, genom vilket spetsprojektet i regeringsprogrammet för skapande av en digital tillväxtmiljö samt smidigare författningar genomförs. Riksdagen har godkänt projektets första skede och gett den nya lagen namnet lag om transportservice. Syftet med denna proposition är att genomföra transportbalksprojektets an-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

dra del genom att komplettera lagen om transportservice så att den omfattar hela trafiksystemet. Genom lagen om transportservice möjliggörs en kundorienterad utveckling av mobilitet som tjänst.

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

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

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

I fråga om luftfart föreslås det att bestämmelserna om tillträde till marknaden i luftfartslagen ska tas in i lagen. Det föreslås att möjligheten till nationell reglering av fjärrstyrd flygverksamhet ska kvarstå i lagen. Det föreslås att bestämmelserna om tillståndspliktig flygtrafik samt om behörig-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

het och utbildning för flygbesättningen flyttas till lagen om transporttjänster. Det föreslås att de nationella tillståndsprocesserna för organisationers och personers tillstånd för att få tillgång till marknaden ska göras smidigare och att anmälningsskyldig verksamhet i flygarbete och utbildning av flygbesättningar ska möjliggöras också nationellt i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning.

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

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

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

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

Betänkande KoUB 3/2018 rd

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

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

Lagmotionen

I lagmotionen LM 59/2016 rd föreslås det att 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b ska upphävas. Det skulle betyda att körförbud inte skulle följa på upprepade överträdelse av hastighetsbegränsningarna med motordrivna fordon enligt 25 § 1 och 2 mom. i vägtrafiklagen. Lagändringen har inga konsekvenser i fall där någon upprepade gånger förelagts dagsböter eller meddelats körförbud. Fortkörningsböter (som överskrider förseelse) som leder till dagsböter orsakar för jämförelsens skull fortfarande körförbud vid upprepade förseelser när 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b i körkortslagen upphävs. I lagmotionen sägs det att meddelande av körförbud är ett oskäligt strängt straff i sådana fall när en förare upprepade gånger gör sig skyldig till (65 § 1 mom. 1 punkten underpunkt b i körkortslagen) lindrig fortkörning i den nuvarande omvärlden där gränsen för fortkörningsböter har sänkts och den automatiska hastighetsövervakningen ökat.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Utskottet välkomnar förslaget att minska onödig reglering och öka utbudet av nya transporttjänster. I den kommande tredje fasen av lagen om transportservice är det möjligt att förtydliga regleringen och dess struktur. Samtidigt kan man ytterligare förenhetliga regleringen inom transportbranschen.

Järnvägstrafik

Säkerhetsstyrningssystem inom järnvägstrafiken

Utskottet betonar vikten av säkerhet när det gäller järnvägstrafiken. Samtliga aktörer inom järnvägstrafiken ska uppfylla tillräckliga säkerhetskrav i sin verksamhet.

Regeringen föreslår att bestämmelserna om behörighet för personer som är verksamma inom säkerhetsuppgifter ändras. Inom järnvägstrafiken övergår man till att använda en modell med säkerhetsstyrningssystem i enlighet med EU-regleringen. I stället för detaljerade bestämmelser i lag ska varje järnvägsoperatör och bannätsförvaltare i sitt säkerhetsstyrningssystem uppge vilka av dess uppgifter som är säkerhetsuppgifter och vilka förfaranden man har för att säkerställa att personalen är kompetent och kapabel att sköta sina uppgifter på behörigt sätt.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Enligt uppgift grundar sig säkerheten i det europeiska järnvägssystemet som helhet till centrala delar på järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas egna säkerhetsstyrningssystem. Utan ett behörigt säkerhetsstyrningssystem får man inte bedriva järnvägstrafik eller driva ett bannät. Varje aktör ska med hjälp av sitt säkerhetsstyrningssystem för sin del se till att också de allmänna trafiksäkerhetsmålen kan nås inom järnvägssystemet. Genom ett säkerhetsstyrningssystem kan varje aktör försäkra sig om att dess verksamhet till alla delar överensstämmer med de nationella säkerhetskraven och säkerhetskraven inom EU.

Vid utfrågningen uttryckte de sakkunniga oro över att förfarandet kan leda till en brokig praxis och försvåra samarbetet mellan de olika aktörerna. De var bekymrade över att detta i förlängningen kan leda till att säkerheten inom järnvägstrafiken som helhet blir sämre. Å andra sidan ansåg en del av de sakkunniga att det är bra att regleringen blir smidigare än den gällande regleringen, som är mycket detaljerad och gäller aktörer och verksamheter av mycket olika art. Det blir då också lättare att utveckla verksamheten. Enligt uppgift har många av de nuvarande förfarandena varit alltför tungrodda för aktörerna, och en del av utbildningarna har varit överdimensionerade. Syftet med reformen är att varje aktör inom järnvägssystemet i framtiden ska kunna anpassa sina tillvägagångssätt till precis den nivå som dess verksamhet kräver. De resurser som frigörs kan användas för andra åtgärder för att utveckla säkerheten.

Centralt i systemet är att Trafiksäkerhetsverket godkänner järnvägsoperatörernas säkerhetsstyrningssystem när verket beviljar säkerhetsintyg. Bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem godkänns när verket beviljar säkerhetstillstånd. Utskottet betonar att bindande bedömningskriterier för järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem finns i bestämmelser på EU-nivå. Trafiksäkerhetsverket bedömer om kraven är uppfyllda och beaktar då arten och omfattningen av den verksamhet som aktören i fråga bedriver.

Enligt utskottets mening är förslaget som utgångspunkt välkommet och lämpligt. Det är ändå viktigt att i framtiden följa vilka konsekvenser förslaget har och hur det fungerar. Utskottet påpekar också att den myndighet som godkänner säkerhetsstyrningssystemen har en central roll när det gäller att trygga den övergripande säkerheten. Också samarbetet mellan de olika aktörerna är viktigt för att förfaringsätten och de valda lösningarna ska vara kompatibla till alla delar. Förfarandena för att godkänna säkerhetsstyrningssystemen ska utformas så att reformen inte till någon del försämrar säkerheten inom järnvägstrafiken.

Krav på utbildning

Yrkeskompetens inom vägtrafiken. Vid utfrågningen av sakkunniga sades det att yrkeskompetensen borde kunna förvärfvas både genom den utbildning för grundläggande yrkeskompetens som tillämpas i Finland och genom det praktiska prov som är ett av alternativen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG som gäller grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. I propositionen redogör regeringen grundligt för orsakerna till att man har stannat för den nuvarande utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och vid sidan av den en utbildning i snabbare tempo. Enligt uppgift till utskottet utreder kommunikationsministeriet hur man kunde få en bekräftelse från kommissionen om att det är tillåtet att använda en annan modell parallellt med modellen med ett praktiskt prov. Utskottet anser att det är bra att man utreder möjligheterna att

Betänkande KoUB 3/2018 rd

använda båda modellerna och att man i samband med att direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ändras bör försöka få acceptans för samtidig användning av båda modellerna.

De sakkunniga var bekymrade över att Försvarsmaktens yrkeskompetensutbildning inte öppnar möjligheter för alla att få jobb efter värnpliktstjänstgöringen. För närvarande sker två tredjedelar av yrkeskompetensutbildningarna inom Försvarsmakten i snabbare tempo. Förare som slutfört den utbildningen får endast köra fordon i klasserna C1 och C1E samt D1 och D1E fram till 21 års ålder. De kan således oftast inte anlitas för uppgifter inom den tunga trafiken när de övergått till reserven.

Utskottet är bekymrat över förarbristen inom den tunga trafiken. Det finns skäl att utreda möjligheterna inom försvarsmakten att sysselsätta också de som genomgått utbildning i snabbare tempo. Försvarsmakten har ändå ansett att det nuvarande systemet är lämpligast och bäst för försvarsmakten själv och att det därför inte finns anledning att försöka hitta andra lösningar. Man har också fäst uppmärksamhet vid bestämmelsen i II avd. 3 kap. 6 § 3 mom. enligt vilken närmare bestämmelser om bland annat tillgodoräkandet av en tidigare erhållen grundläggande yrkeskompetens får utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelsen kunde tillämpas till exempel i en situation där en person som i samband med sin beväringstjänst har genomgått utbildning i snabbare tempo vill komplettera sin utbildning efter att ha övergått till reserven så att åldersgränserna inte ska vara ett hinder för att börja utöva ett yrke. Enligt uppgift till utskottet anser Kommunikationsministeriet att bestämmelsen är möjliggörande och behövs.

Utskottet anser att situationen är problematisk och att statsrådet bör utreda hur man kunde främja möjligheterna för personer som genomgått yrkeskompetensutbildning i snabbare tempo att komplettera sin kompetensnivå eller utföra arbete med praktikantstatus. Utgångspunkten kunde vara fortbildning, yrkesprov eller något annat system med vars hjälp dessa personer kunde skaffa kompetens för uppgifter inom den tunga trafiken. Man bör då också överväga åtgärder för att ge dem som övergått till reserven ekonomiska möjligheter till fortbildning. Det är viktigt att ta fram ett system som gör det möjligt att utöva ett yrke med Försvarsmaktens yrkeskompetensutbildning som grund. Utskottet föreslår därför att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket riksdagen förutsätter

att statsrådet försöker skapa ett system som gör det lättare att sköta uppgifter inom den tunga trafiken med Försvarsmaktens yrkeskompetensutbildning i snabbare tempo som grund.

Fortbildning. Kravet när det gäller fortbildning är 35 timmar under en period på fem år. Vid utfrågningen fäste de sakkunniga utskottets uppmärksamhet vid fortbildningen. Det har föreslagits att fortbildningen ska kunna delas in i kortare avsnitt än sju timmar. Det har också sagts att fortbildningen inte alltid är meningsfull eller nyttig. Kommunikationsministeriet har konstaterat att det är meningen att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tidpunkten då den ska genomgå, hur den ska genomföras och övriga krav som gäller fortbildningen. Utskottet anser att man bör försöka ordna utbildningen så att den innehållsmässigt stöder yrkesutövning och så att den tidsmässigt kan kombineras med utförande av arbete.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Utbildning som syftar till behörighet inom järnvägarna. Enligt kommunikationsministeriet är det sannolikt marknaden som kommer att avgöra om aktörerna inom järnvägsbranschen anlitar särskilda examenscenter för sina förarexamensprov eller om uppgiften sköts av deras egna examinators som har fått behörighet för uppgiften. Det är också möjligt att ha en kombination av dessa så att ett särskilt examenscenter erbjuder ramarna för examinationsverksamheten och järnvägsoperatörerna har egna examinators som följer de förfaranden som centret har angett. Utskottet anser att det är viktigt att Trafiksäkerhetsverket fortsätter samarbetet med intressentgrupperna särskilt när det gäller frågorna kring utbildningen.

Utbildning inom sjöfarten. Enligt kommunikationsministeriet kommer säkerheten att förbättras när man övergår till förtrogenhetsutbildning. Det beror på att utbildningen då genomförs särskilt ombord på varje fartyg i stället för bara en gång i samband med ansökan om ett behörighetsbrev som är i kraft tills vidare. Ändringen väntas också minska kostnaderna och den administrativa bördan för rederier och sjöfarare. Utskottet anser att det är bra att utbildningen kan förvärfvas till sjöss.

För Ålands del behövs det en uppdatering av överenskommelseförordningen om utbildning inom sjöfarten så att Trafiksäkerhetsverkets nya roll som granskare av innehållet i utbildningen och kvalitetsgarant framgår.

Undervisningstillståndsmyndigheten på Åland. Ålands landskapsregering kommer också framöver att ha motsvarande roll som undervisnings- och kulturministeriet på Åland.

Utvecklande och utnyttjande av nya tjänster

Utskottet anser att det är synnerligen viktigt att ta fram nya tjänster och börja använda dem. De bestämmelser om öppna data och gränssnitt som godkändes i den första fasen av lagen om transportservice och det praktiska genomförandet av bestämmelserna är ytterst viktiga i det hänseendet.

Utvecklingen av nya mobilitetstjänster och resekedjor kan ses som en betydande möjlighet också med avseende på Finlands internationella konkurrenskraft. I synnerhet för att få nya typer av tjänster för resekedjor är det enligt utskottet nödvändigt att gränssnitten öppnas och att det blir tillåtet att nyttja dem. Alla aktörer bör därför samarbeta smidigt i enlighet med den lagfästa skyldigheten så att de öppna gränssnitten kan utnyttjas för att ta fram nya tjänster.

Utskottet påpekar att aktörerna vid genomförandet av regleringen tvingas komma överens om många slags frågor sinsemellan för att det i praktiken ska bli möjligt att öppna och nyttja gränssnitten. Utskottet uppmanar starkt aktörerna till avtalsförhandlingar för att föra samarbetet vidare. Utskottet uppmanar också aktörerna att komma överens om samarbetsförfaranden som går utöver minimiregleringen. Samarbete av den här typen kan bidra till att nya tjänster uppstår samtidigt som konsumenternas valmöjligheter och affärsmöjligheter ökar. Utskottet framhåller också det allmännas centrala roll när bestämmelserna ska genomföras och vill gärna se att projektet för biljett- och betalningssystemens interoperabilitet går vidare så att man kan få en gemensam praxis och gemensamma förfaranden.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Utskottet anser att nya former av transportservice är viktiga också för att effektivt ta tillvara medborgarnas mobilitet. Utskottet betonar ändå att man när nya tjänster införs inte får glömma servicebehovet hos de personer som av olika anledningar inte har möjlighet att nyttja elektroniska tjänster eller betalningsmedel.

Ekonomiutskottet fäste i sitt utlåtande uppmärksamhet vid skyddet för affärs- eller yrkeshemligheter i fråga om de uppgifter enligt propositionen som lämnas till registren. Utskottet konstaterar att Trafikverket bland annat har i uppgift att följa efterfrågan och utbudet på mobilitetstjänster och att samordna utvecklandet av mobilitetstjänsterna. I det syftet behöver verket få information om bland annat utbud och efterfrågan. Kommunikationsutskottet framhåller att när uppgifterna används bland annat för statistikföring måste man särskilt se till att affärs- och yrkeshemligheter inte äventyras och att det inte går att identifiera enskilda användare. Särskilt viktigt är det enligt utskottet att värna om integritetsskyddet i situationer där registeruppgifter finns tillgängliga via olika sök- eller andra elektroniska tjänster. I detaljmotiven till betänkandet behandlar utskottet utlämnande av uppgifter för forsknings- och innovationsverksamhet.

När man tar fram nya tjänster är det särskilt viktigt att också beakta tillgängligheten. Utgångspunkten bör vara tillgängliga, rättvisa och regionalt heltäckande mobilitetstjänster som kan användas av olika användargrupper. Utskottet underströk i sitt betänkande KoUB 3/2017 rd – RP 161/2016 rd vikten av att mer allmänt beakta tillgängligheten vid utvecklandet av service.

Förslaget om tillgång till tjänster på någon annans vägnar

Utskottet anser att den föreslagna regleringen om tillgång till tjänster på någon annans vägnar är välkommen och behövs för att möjliggöra nya resekedjor och ge tillgång till olika biljettprodukter. Vid det praktiska genomförandet av tillgången till dessa tjänster är det viktigt att aktörerna samarbetar och att myndigheterna har en samordnande roll.

De sakkunniga såg möjligheter i regleringen om tillgång till tjänster på någon annans vägnar, särskilt när det gäller konsumenternas valmöjligheter och främjandet av öppna gränssnitt. Å andra sidan har förslaget kritiserats bland annat för att tillgången till tjänster på någon annans vägnar enligt vissa av aktörerna i branschen i första hand bör grunda sig på ett avtal mellan aktörerna och inte på bindande lagstiftning.

Enligt uppgift är de nya aktörer som kommer in på marknaden ändå inte i en jämlik förhandlingsposition särskilt med avseende på de större aktörerna. Det krävs därför i detta nu reglering på lagnivå för att främja utvecklingen av servicen. Utskottet noterar också att det är möjligt att ta ut en rättvis, skälig och icke-diskriminerande avgift för tillgång till tjänster på någon annans vägnar.

I förslaget om tillgång till tjänster på någon annans vägnar har det ansetts nödvändigt att ge en aktör som är förpliktad att ge tillgång rätt att enligt på förhand angivna kriterier och villkor bedöma tillförlitligheten hos en aktör som har rätt till tillgång. Kommunikationsutskottet anser att den föreslagna möjligheten att bedöma tillförlitligheten är nödvändig med tanke på klart problematiska situationer. Av praktiska skäl måste regleringen också vara flexibel. Det är ändå viktigt att man åberopar bristande tillförlitlighet bara i undantagsfall, när det finns en uppenbar orsak till det. Aktörerna ska själva öppet ange de kriterier utifrån vilka de tillämpar regleringen i fråga.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Genom bestämmelserna i den första fasen i lagen om transportservice och de bestämmelser om tillgång till tjänster på någon annans vägnar som nu föreslås försöker man öppna möjligheter för nya aktörer att komma in på marknaden. Det är fråga om minimireglering, vilket betyder att det djupare samarbetet mellan parterna bestäms utifrån interna avtalsarrangemang dem emellan. Utskottet har kompletterat förslaget om tillgång till tjänster på någon annans vägnar med en bestämmelse enligt vilken åtkomsten till ett gränssnitt eller system ska öppnas utan några villkor som begränsar användningen. Bestämmelsen motsvarar ordalydelsen i 2 § i samma kapitel i lagen om transportservice. Kommunikationsutskottet hänvisar i fråga om tolkningen av bestämmelsen också mer allmänt till sitt betänkande KoUB 20/2017 rd – RP 144/2017 rd.

Andra viktiga saker att beakta när man genomför tillgång till tjänster på någon annans vägnar är noggrann identifiering och skyddet för personuppgifter. Ekonomiutskottet konstaterade i sitt utlåtande att den föreslagna bestämmelsen om tillgång till tjänster på någon annans vägnar bör preciseras med tanke på den överföringsrätt som avses i artikel 20 i EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679. Kommunikationsutskottet anser att det både i bestämmelsen om tillgång till tjänster på någon annans vägnar och i motiven till den sägs att personuppgifter bara får behandlas i begränsad utsträckning på basis av bestämmelsen. Regleringen om den överföringsrätt som avses i artikel 20 i dataskyddsförordningen gäller den registrerades rättigheter. Den gäller enligt utskottets uppfattning således förhållandet mellan den registrerade och den personuppgiftsansvarige. Den registrerade får utöva denna rättighet på det sätt som avses i den förordningen, som är direkt tillämplig nationellt. Den bestämmelse om tillgång till tjänster på någon annans vägnar som nu föreslås gäller för sin del i första hand verksamhet mellan två leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster. Kommunikationsutskottet anser således inte att bestämmelsen behöver preciseras till dessa delar.

När nya former av transportservice uppstår bör man enligt utskottet särskilt se till att passagerarnas rättigheter tillgodoses, till exempel när det gäller olika slags multimodala resekedjor. Till dessa delar bör man i framtiden noga följa hur tjänsterna utvecklas och vilka problem konsumenterna eventuellt stöter på samt den beslutspraxis som uppstår efter hand och hur EU-lagstiftningen utvecklas. När servicemodellerna blir mångsidigare och olika tjänster som erbjuder resekedjor blir vanligare kan man genom uppföljningen bedöma om de ansvarsfrågor som gäller aktörerna medför problem också för konsumenterna och om lagstiftningen behöver ändras till dessa delar.

Myndighetsåtgärder

Propositionen medför en mängd nya uppgifter för Trafiksäkerhetsverket. Enligt uppgift till utskottet bedöms Trafiksäkerhetsverkets resurser räcka för att sköta de nya uppgifterna och de uppgifter som överförs på verket. Utskottet är ändå bekymrat över resurserna och anser att man noga bör se till att Trafiksäkerhetsverkets resurser räcker för att på behörigt sätt sköta de uppgifter som verket får på grund av lagändringen.

Uppföljning

Utskottet anser att den nu aktuella lagstiftningen är en bra och välkommen reform som främjar utvecklingen. Det handlar om en omfattande reform. Därför är det viktigt att man noga följer hur ändringarna genomförs och gör en utvärdering av dem. Utskottet hänvisar därför till sitt betän-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

kande KoUB 3/2017 rd – RP 161/2016 rd och det uttalande om uppföljningen som riksdagen godkände utifrån det betänkandet. Riksdagen förutsatte i uttalandet att statsrådet uppmärksamhet vid regleringen. Enligt uttalandet ska statsrådet lämna en skriftlig utredning till kommunikationsutskottet om lagens konsekvenser och eventuella ändringsbehov före utgången av 2018. En utredning om uppföljning och konsekvenser på längre sikt ska lämnas till utskottet före utgången av 2022. Detta krav på uppföljning gäller lagen i dess helhet, och utskottet föreslår därför inte något nytt uttalande i detta nu.

Regleringens tydlighet

Grundlagsutskottet fäste i sitt utlåtande om den nu aktuella propositionen allvarlig uppmärksamhet vid regleringens tydlighet. Utskottet hänvisade till sitt utlåtande GrUU 46/2016 rd – RP 161/2016 rd och rekommenderade starkt en modell med löpande numrering av bestämmelserna också i lagar som indelas i avdelningar och kapitel. I det utlåtande som utskottet gav nu upprepade det sitt ställningstagande. Samtidigt fäste utskottet uppmärksamhet vid lagens språkdräkt. Också ekonomiutskottet påtalade dessa saker i sitt utlåtande. Kommunikationsutskottet anser att det med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande är nödvändigt att i projektets sista fas se till att lagen får en löpande paragrafnumrering och en klar och tydlig struktur.

På grund av det som sägs ovan föreslår utskottet att riksdagen godkänner ett uttalande enligt vilket riksdagen förutsätter

att statsrådet vid beredningen av projektets tredje fas omarbetar lagen så att den får en löpande paragrafnumrering och en klar och tydlig språkdräkt och struktur.

Övrigt

Utskottet fäster uppmärksamhet vid att rymdverksamheten kommer att utvecklas och bli vanligare inom de närmaste åren. Det är nödvändigt att samordna rymdverksamheten och luftfarten i det gemensamma luftrummet för att säkerställa tydliga gränsdragningar, en samordnad reglering och en säker verksamhet. Utskottet betonar att det är ytterst viktigt att medverka aktivt i det internationella samordningsarbete som nu håller på att inledas för att säkerställa välfungerande globala lösningar. Kommunikationsutskottet anser att frågan är viktig och hänvisar till sitt tidigare utlåtande om saken, KoUU 28/2017 rd — RP 157/2017 rd.

Lagmotionen

Utskottet har behandlat och bedömt lagmotionen. Utskottet anser utifrån en sakkunnigutredning att den här proposition delvis redan svarar på de problem som låg bakom lagmotionen. Det är möjligt att utreda frågan närmare senare, i samband med totalöversynen av straffbestämmelserna. Utskottet föreslår att lagmotionen förkastas.

DETALJMOTIVERING

Lagförslag 1

Ingressen. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i ingressen.

AVDELNING I

1 kap.

1 §. Tillämpningsområde. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 1 mom.

2 §. Definitioner. Utifrån de uppgifter som utskottet fått ändrar man hänvisningarna till lagen om paketresor (1079/1994) i 2 och 5 punkten till hänvisningar till lagen om kombinerade resetjänster.

AVDELNING II

1 kap.

3 §. Beviljande av person- och godstrafiktillstånd. De sakkunniga sade under utfrågningen att det inte framgår tydligt av propositionen vem som i Finland beviljar de förartillstånd i anslutning till person- och godstrafiktillstånd som krävs vid internationella godstransporter. Utskottet kompletterar paragrafen med ett nytt 4 mom., där det föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets behörighet att bevilja tillstånden i fråga. Propositionens 4 mom. blir därmed 5 mom.

6 §. Gott anseende hos fysiska personer. Utifrån de uppgifter utskottet har fått preciserar man det inledande stycket i 1 mom. så att förhållandet mellan bestämmelsen och kraven i EU:s förordning om trafikidkare framgår tydligare. Utskottet preciserar också den finska ordalydelsen i 1 mom. 3 punkten i enlighet med bestämmelsens syfte så att frågan om gott anseende ska granskas utifrån antalet gärningar och inte antalet utdömda straff.

12 §. Utredningsskyldighet för beställare av godstransport. Utskottet gör en lagteknisk korrigering av hänvisningen i 2 mom. 1 punkten i den gällande lagen. Paragrafen fanns inte med i propositionen.

2 kap.

6 §. Villkor för utförande av internationella kombinerade transporter. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 3 mom. i den finska texten.

3 kap.

5 §. Minimiålder för lastbils- och bussförare. Utskottet lägger till en definition av direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

6 §. Utbildning för grundläggande yrkeskompetens. Utskottet stryker definitionen av direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik i 1 mom. och gör lagtekniska korrigeringar i 5 mom.

Utskottet påpekar för tydlighetens skull att Utbildningsstyrelsen bereder grunderna för yrkesutbildningen men inte fastställer grunderna för själva proven.

8 §. Undantag vid förvärvandet av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning. Utskottet gör en lagteknisk precisering i 1 mom.

9 §. Fortbildning. Utskottet delar upp 1 mom. i den finska texten på två separata moment för tydlighetens skull. Nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom.

10 §. Utbildningscentrum. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 1 mom. 1 punkten.

11 §. Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen. Utskottet ändrar 3 mom. så att skyldigheten för körlärare och föreståndare som ansvarar för undervisningen att ha behörighet för körundervisning för erhållande av körkort för fordon av motsvarande klass som de fordon som används i undervisningen ska gälla också annan utbildning för grundläggande yrkeskompetens än sådan som ges i snabbare tempo. Enligt uppgift från kommunikationsministeriet motsvarar ändringen bestämmelsens syfte.

13 §. Påvisande av yrkeskompetens. Utskottet gör en korrigering i den finska texten i 1 mom. Utskottet anser att det är klart att förutom polisen behöver också Tullen kunna avbryta körningen om yrkeskompetensen inte kan styrkas på det sätt som anges i bestämmelsen. Utskottet gör en ändring i 3 mom. i propositionen så att Tullen får denna behörighet.

Dessutom delar utskottet upp 1 mom. i den finska texten på två separata moment varvid 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom.

4 kap.

1 §. Definitioner. Utskottet ändrar ordföljden i 1 mom. 13 punkten underpunkt a för tydlighetens skull. Dessutom gör utskottet lagtekniska ändringar i 1 mom. Ändringarna påverkar inte den svenska texten.

3 §. Utfärdande av färdskrivarkort. Utskottet förenhetligar ordalydelsen i paragrafen.

5 §. Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i den finska texten så att det blir tydligt att 2 och 3 mom. är separata moment.

5 kap.

2 §. Förutsättningar för beviljande av koncession. Utifrån de uppgifter utskottet fått från kommunikationsministeriet kompletterar utskottet paragrafen med ett nytt 2 mom. Det föreslagna 2 mom. blir därmed 3 mom. Utskottet gör också en lagteknisk korrigering i 1 mom. 5 punkten.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

7 kap.

4 §. Beviljande av koncession. Enligt uppgift kommer exempelvis en lokförare som i ett enskilda fall gjort sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten enligt den föreslagna bestämmelsen att fråntas rätten att vara lokförare under fem års tid. Utskottet ändrar 2 mom. så att det motsvarar regleringen om beviljande av persontillstånd för luftfart i II avd. 13 kap. I det ändrade 2 mom. räknas de gärningar upp som kan visa att en sökande inte är lämplig att inneha tillstånd. I fråga om alla punkterna i momentet ska Trafiksäkerhetsverket ändå ha prövningsrätt från fall till fall.

9 §. Psykisk lämplighet. Utskottet förtydligar formuleringen i 4 mom.

12 §. Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det. Utifrån en inkommen utredning kompletterar utskottet för tydlighetens skull den finska texten i 2 mom. 1 punkten med ordet ”vähintään”.

10 kap.

15 §. Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Utskottet förtydligar formuleringen i 1 mom.

11 kap.

3 §. Godkännande av utbildning inom sjöfarten. Utskottet korrigerar ett skrivfel i 2 mom. 3 punkten i den finska bestämmelsen.

12 kap.

4 §. Reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer. Utskottet ändrar en felaktig term i den finska texten i 1 mom. 3 punkten.

6 §. Icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer. Utskottet korrigerar momenthänvisningen i 4 mom.

AVDELNING III

2 kap.

2 a §. Tillgång till tjänster på någon annans vägnar. Utskottet preciserar 1, 2 och 4 mom. Under utfrågningen av sakkunniga visade det sig vara oklart om huruvida 1 mom. förpliktar till att öppna flera än ett gränssnitt. Utskottet preciserar ordalydelsen i 1 mom. så att bestämmelserna inte förpliktar till att öppna flera gränssnitt samtidigt.

Utskottet kompletterar i enlighet med kommunikationsministeriets förslag också 4 mom. med en bestämmelse enligt vilken åtkomst till ett gränssnitt eller system ska ges utan några villkor som begränsar användningen. Tillägget motsvarar ordalydelsen i kapitlets 2 §. När det gäller tolk-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ningsanvisningarna för de villkor som är tillåtna enligt regleringen hänvisar utskottet till sitt betänkande KoUB 20/2017 rd — RP 144/2017 rd.

4 §. Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt. Utskottet anser att det är klart att tjänsteleverantörerna ska se till att varken datasäkerheten eller integritetsskyddet äventyras när gränssnitt öppnas och gör en ändring som förtydligar detta i paragrafen.

AVDELNING IV

1 kap.

4 §. Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen. Utifrån de uppgifter det fått anser utskottet att det är lämpligt att de behöriga vägtrafikmyndigheterna anges i lag. Beträffande detta gör utskottet en ändring i bestämmelsen utan att ändra på syftet med denna. Ändringen motsvarar den ändring som utskottet tidigare gjorde i kollektivtrafiklagen (869/2009) i sitt betänkande KoUB 20/2017 rd — RP 144/2017 rd.

15 §. Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, övervakningsutrustning inom vägtrafiken och arbetstid för förare som är egenföretagare. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i den finska paragrafrubriken.

16 §. Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Utskottet korrigerar paragrafhänvisningen i 2 mom. och preciserar ordalydelsen i 5 mom. så att den motsvarar den terminologi som används på andra ställen i propositionen. Det ändrar inte bestämmelsens innehåll eller syfte. Dessutom ändrar utskottet ordalydelsen i 5 mom. på det sätt som grundlagsutskottet har krävt så att uttrycket lokaler som används för permanent boende används i stället för uttrycket platser som omfattas av hemfriden. Utskottet kompletterar också momentet med en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen (434/2003), som ska iakttas vid inspektioner.

2 kap.

1 §. Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt. På det sätt som grundlagsutskottet har krävt kompletterar utskottet 4 mom. med en bestämmelse om att en utomstående expert inte får utföra inspektioner i lokaler som används för permanent boende.

3 §. Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i momenthänvisningen i 3 mom.

7 §. Ansvar för den som utövar offentlig makt. Under sakkunnigutfrågningen sades det att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar enligt propositionen inte verkar gälla utomstående experter som Trafiksäkerhetsverket anlitar vid sin tillsyn. Utskottet ändrar momenthänvisningen i paragrafen så att ansvaret tydligt gäller också dem. Dessutom korrigerar utskottet den finska paragrafrubriken.

4 kap.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3 §. Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet. I enlighet med grundlagsutskottets utlåtande har utskottet utrett vad allt som innefattas i de av Trafiksäkerhetsverkets tillstånds- och registreringsuppgifter som grundar sig på annan lagstiftning. Enligt uppgift handlar det om uppgifter av klart teknisk natur, till exempel uppdatering av kunders adress- och namnuppgifter eller av uppgifter som hänför sig till marknadsföring eller utlämnande av adressuppgifter. Utskottet preciserar ordalydelsen i 2 mom., som gäller överföring av uppgifter i anslutning till tillstånds- och registerverksamhet. Enligt uppgift motsvarar ändringen bestämmelsens syfte.

5 §. Avtal med tjänsteleverantörer. Utskottet preciserar ordalydelsen i 1 mom. utifrån grundlagsutskottets utlåtande så att 1 mom. 7 och 8 punkten flyttas och slås samman till ett nytt 2 mom. Utskottet betonar att syftet med bestämmelsen är att redogöra för rättigheter och skyldigheter som grundar sig på lag, inte att avtala om dem. Genom det nya 2 mom. blir 2 och 3 mom. 3 och 4 mom., och 1 mom. 9 punkten blir punkt 7.

AVDELNING V

1 kap.

1 §. Registrets innehåll och syfte. Utskottet stryker begreppet egna data, som finns inom parentes i 2 mom., eftersom det är oklart och inte behövs.

2 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt till information. Utskottet korrigerar en paragrafhänvisning i 1 mom. Utskottet preciserar också ordalydelsen i 3 mom. med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande så att det blir klart att nödvändighetskravet också gäller brottsregistret och bötesregistret. Utskottet gör dessutom en språklig korrigering i den finska texten i 4 mom.

2 kap.

6 §. Förvaring och avförande av uppgifter. Enligt grundlagsutskottet måste bestämmelsen preciseras väsentligt. Bland annat måste de föreslagna tiderna för förvaring av känsliga uppgifter förkortas. Enligt uppgift är det ändå inte nödvändigt att föreskriva uttryckligen i lag om förvaringstiderna. Utskottet stryker därför förvaringstiden på tio år i 1 mom. 7 punkten. Det betyder att uppgifterna ska avföras genast när de har blivit obehövliga. Utskottet gör en motsvarande ändring i 1 mom. 10 punkten. Dessutom gör utskottet en väsentlig precisering och skärpning i 2 mom. så att uppgifter får lämnas kvar endast i enskilda fall och om det finns särskilda skäl. Trafiksäkerhetsverket ska dessutom ange orsaken till att en uppgift lämnas kvar och hur länge den får lämnas kvar när verket förlänger förvaringstiden.

3 kap.

1 §. Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter. Grundlagsutskottet säger i sitt utlåtande att bestämmelserna i V avd. 3 kap. 2 och 3 § i propositionen är av den karaktären att Trafiksäkerhetsverket inte beslutar om utlämnandet av uppgifterna på det sätt som avses i det kapitlets 1 § 1 mom. Kommunikationsutskottet menar ändå att till exempel utlämnandet av uppgifter enligt 2 § i praktiken sker genom att uppgifterna görs tillgängliga. Registret förs av Trafiksäkerhetsverket, som ansvarar för och beslutar om behandlingen och utlämnandet av uppgif-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

terna i det. Det är också verket som beslutar om att göra uppgifterna tillgängliga, trots att uppgifterna i många fall utnyttjas automatiskt via ett gränssnitt. Utskottet ser följaktligen ingen orsak att ändra bestämmelserna, men konstaterar ändå för tydlighetens skull att Trafiksäkerhetsverket kan besluta att uppgifter inte ska lämnas ut i ett enskilt fall exempelvis i situationer som avses i kapitlets 2 §.

2 §. Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt. Utskottet hänvisar till grundlagsutskottets utlåtande där grundlagsutskottet förutsatte att kommunikationsutskottet bedömer hur bestämmelsen i praktiken skiljer sig från det tidigare förslaget från 2016 om offentliggörande ”elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning”. I fråga om det föreslog grundlagsutskottet en preciserande avgränsning (se GrUU 46/2016 rd, s. 5). Med avseende på skyddet för privatlivet och för personuppgifter ansåg grundlagsutskottet då när det handlade om lagprojektets första fas att det var av relevans att det i ett så omfattande webbaserat personregister inte skulle gå att söka uppgifter på stora grupper utan till exempel bara genom enskild sökning.

Syftet med den nu aktuella regleringen är att det till exempel ska gå att bygga heltäckande söktjänster på de öppna gränssnitten där kunderna lätt ska kunna få information om bland annat tjänsteutbudet i ett visst geografiskt område. De uppgifter i trafik- och transportregistret som avses i propositionen kan också finnas tillgängliga på internet, och utifrån propositionen får uppgifterna också lämnas ut i större utsträckning än bara genom enskild sökning. Regleringen begränsar ändå inte användningen av uppgifterna till enbart söktjänster. Syftet med förslaget är att man med registeruppgifternas hjälp ska kunna skapa också andra tjänster som främjar användningen av trafiktjänster och som fyller behoven hos både de verksamhetsutövare som införts i registret och kunderna. Den föreslagna bestämmelsen skiljer sig således i princip inte från det som föreslogs i lagprojektets första fas vare sig tekniskt eller när det gäller användningen av uppgifterna. Utskottet påpekar ändå att de uppgifter som kan fås ur registret har begränsats märkbart.

Enligt uppgift skiljer sig förslaget väsentligt från propositionen om den första fasen av lagen om transportservice på det sättet att det utifrån den föreslagna bestämmelsen bara går att få uppgifter som hänför sig till tillstånd för verksamhetsutövare och annan motsvarande anmälningspliktig yrkesmässig verksamhet. Ur det personregister som avsågs i den första propositionen skulle det däremot också ha varit möjligt att få uppgifter om både persontillstånd och trafikansvariga personer.

De olika slags koncessionerna är typiska tillstånd för verksamhetsutövare. Största delen av verksamhetsutövarna är juridiska personer eller enskilda näringsidkare. Inom järnvägsbranschen, luftfarten och sjöfarten kan tillstånd för verksamhetsutövare över huvud taget inte beviljas fysiska personer. När det gäller yrkesmässig trafik på väg gör EU:s förordning om trafikidkare (1071/2009) däremot inte någon skillnad mellan fysiska och juridiska personer som innehar gods- eller persontrafiktillstånd, och även i framtiden kommer till exempel en stor del av dem som bedriver taxitrafik att vara fysiska personer. Utskottet påpekar ändå att det även i dessa situationer uttryckligen kan anses ligga i näringsidkarens eget intresse att uppgifterna om honom eller henne är så lättillgängliga som möjligt. Det skulle inte vara rättvist från konkurrenssynpunkt om uppgifterna om en fysisk persons yrkesutövning inte skulle finnas tillgängliga på samma sätt som uppgifterna om företag. Utövare av samma typ av verksamhet skulle då försättas i en ojämlig ställning. En annan sak som talar för att uppgifterna om yrkesmässigt trafikidkande ska vara fritt tillgängliga är att detta kan anses gynna användningen av tjänsterna och rent generellt bidra till att de fungerar.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Utskottet konstaterar att det också ligger i kundernas intresse att de lätt kan kontrollera till exempel att en trafikidkare har tillstånd. Då blir också tjänsterna säkrare.

Utskottet noterar att det föreskrivs i artikel 16.2 i Europeiska unionens förordning om trafikidkare att vissa uppgifter om trafikidkare ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter. I skäl 15 i ingressen till förordningen motiveras detta med att förbättra insynen och med att kunderna kan ha behov av att kontrollera om ett företag har det tillstånd som krävs.

Enligt uppgift till utskottet är det bara de uppgifter som anges i detalj i den föreslagna bestämmelsen som kan fås via ett gränssnitt med stöd av bestämmelsen. De uppgifterna hänför sig till verksamhetsutövning samt tillstånd och anmälningar i samband med sådan. Merparten av uppgifterna i registret gäller företag. Om exempelvis innehavaren av ett tillstånd för verksamhetsutövare är en fysisk person, kan endast personens namn och de kontaktuppgifter som hänför sig till verksamhetsutövningen i fråga lämnas ut. Enligt den nu föreslagna regleringen har dessutom en fysisk person utifrån samma kapitel 7 § rätt att helt och hållet förbjuda utlämnandet av uppgifter om honom eller henne själv. Det tillgodoser effektivt personens rätt att bestämma om användningen av uppgifterna. I förslaget i den första fasen av lagen om transportservice ingick det inte någon motsvarande rätt för fysiska personer att förbjuda användningen av uppgifter.

Utskottet anser att det nu är fråga om en mer begränsad bestämmelse om utlämnande av uppgifter än vad som föreslogs i den första fasen av lagen om transportservice. De uppgifter som får lämnas ut har begränsats till uppgifter som gäller tillhandahållande av yrkesmässiga tjänster. Också de olika typerna av uppgifter som får lämnas ut (endast yrkesutövarens namn och kontaktuppgifter) är färre i det nu aktuella förslaget. Det föreskrivs också om en uttrycklig rätt för en fysisk person som är verksamhetsutövare att förbjuda att uppgifter om honom eller henne lämnas ut, om personen inte vill att uppgifterna ska lämnas ut på det sätt som avses i bestämmelsen.

På de grunder som anges ovan anser utskottet att det inte är nödvändigt att komplettera den föreslagna bestämmelsen om utlämnande av uppgifter med ett villkor om att uppgifter endast får lämnas ut genom enskild sökning. Utskottet understryker verkets ansvar som registerförare att se till att utlämnandet och utnyttjandet av uppgifterna sker på behörigt sätt och att verksamhetsutövarna också i praktiken känner till rätten att förbjuda att deras uppgifter lämnas ut.

Utskottet konstaterar att tidpunkten för propositionen är utmanande när man beaktar att EU:s allmänna dataskyddsförordning träder i kraft våren 2018 och att den nationella allmänna lag genom vilken förordningen ska genomföras fortfarande är under beredning. Utskottet poängterar att man bör följa situationen noga och vid behov utarbeta behövliga ändringsförslag i samarbete med justitieministeriet.

5 §. Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet. Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande att regeringen inte ger något tillräckligt utförlig eller övertygande förklaring om hur Trafiksäkerhetsverket säkerställer att sekretessbelagda personuppgifter eller uppgifter om andra i dataskyddsförordningen avsedda särskilda kategorier av personuppgifter inte kan kopplas till någon enskild person. Enligt utlåtandet bör kommunikationsutskottet överväga att precisera regleringen, om EU:s dataskyddsförordning möjliggör det. Kommunikations-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

utskottet anser att det i paragrafen handlar om att anonymisera uppgifter innan de lämnas ut. Med anonym information avses enligt ingressen till dataskyddsförordningen sådan information som inte hänför sig till en identifierad eller identifierbar fysisk person, eller personuppgifter som anonymiserats på ett sådant sätt att den registrerade inte eller inte längre är identifierbar. Dessutom har EU:s arbetsgrupp för uppgiftsskydd gett ett yttrande (5/2014) om metoder för att anonymisera information. Kommunikationsutskottet har bedömt saken och övervägt en precisering av regleringen. Utskottet anser ändå att Trafiksäkerhetsverket måste beakta EU-rättens krav och dataskyddsmyndigheternas utlåtanden och att det därför inte är befogat att komplettera den nationella lagen med reglering som överlappar bestämmelserna i EU-rätten. Utskottet betonar att verket handlar under tjänsteansvar. Om verket inte kan garantera anonymiteten för en sekretessbelagd personuppgift, får det inte lämna ut uppgifter med stöd av bestämmelsen. Enligt utskottet är det emellertid viktigt att man i fortsättningen följer hur bestämmelserna fungerar.

AVDELNING VI

1 kap.

1 §. Tillämpningsområde. De sakkunniga var inte på det klara med om Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett beslut om att godkänna en aktör, till exempel en examinator inom förarutbildningen inom järnvägstrafiken. Också grundlagsutskottet fäste uppmärksamhet vid frågan. Enligt uppgift till utskottet har det föredragande ministeriet behandlat saken tillsammans med justitieministeriet, som har bekräftat att den föreslagna regleringen räcker till dessa delar. Utskottet anser därför inte att det behövs några ändringar.

2 §. Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd. Utskottet stryker en överflödigt streckad linje i paragrafen.

3 f §. Förlust och återupprättande av gott anseende. De sakkunniga påpekade att lagen om transportservice inte har några bestämmelser om en nationell åtgärd enligt artikel 14.2 i EU:s förordning om trafikidkare för att återupprätta yrkeskunnandet för en trafikansvarig som har förlorat sitt goda anseende. Utskottet kompletterar lagen med en ny 3 f §, som till innehållet motsvarar den gällande lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006).

3 g §. Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i paragrafen.

6 §. Besvär hos förvaltningsdomstolen. I 1 mom. 6 punkten hänvisas det till polisens beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis. Enligt uppgift bör det i punkten föreskrivas om Trafiksäkerhetsverkets beslut. Utskottet ändrar bestämmelsen i enlighet med detta.

2 kap.

6 §. Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter. Utskottet gör en teknisk korrigering av en hänvisning i 1 mom. 3 punkten.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Ikraftträdandebestämmelsen. Utskottet gör en språklig korrigering i 4 mom. 4 punkten. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

Lagförslag 2

Ingressen. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i ingressen.

65 §. Körförbud på grundval av återkommande förseelser. Utskottet förenhetligar ordalydelsen i 65 § med lagen om ändring av körkortslagen (96/2018) som redan har blivit stadfäst. Dessutom korrigerar utskottet paragrafhänvisningen i 1 mom. 5 punkten.

101 §. Anmälan till trafik- och transportregistret. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 2 mom.

Lagförslag 10

11 §. Språket i handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland. Utskottet stryker 11 § i lagförslaget med hänvisning till den konstitutionella anmärkningen om Ålands självstyrelse i grundlagsutskottets utlåtande. Utskottet korrigerar också lagens ingress. Utskottet påpekar att Ålands landskapsregering ska höras på behörigt sätt vid beredningen av lagförslag och att man bör redogöra för detta i propositionsmotiven.

Lagförslag 13

29 §. Utskottet stryker 29 § i lagförslaget eftersom den överlappar regeringens proposition RP 178/2017 rd. Utskottet korrigerar också ingressen.

Lagförslag 16

13 §. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande stryker utskottet hänvisningarna till de åländska myndigheterna och registren i lagförslaget. Utskottet gör också en lagteknisk korrigering i lagens ingress.

Lagförslag 17

22 §. Gränsbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem. Utskottet ändrar det inledande stycket i paragrafen så att det motsvarar ordalydelsen i regeringens proposition RP 41/2017 rd. Utskottet gör också en lagteknisk korrigering i ingressen i lagförslaget.

Lagförslag 20

Ingressen. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i ingressen.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Lagförslag 25

18 §. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar. Utskottet slår samman 1 och 2 mom. så att strukturen motsvarar de motsvarande bestämmelserna i propositionen. Paragrafens 3 mom. blir därmed 2 mom.

19 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 1 mom.

Lagförslag 32

15 §. Behörighet för nöjesfartygs befälhavare. Utskottet ändrar paragrafrubriken utifrån de uppgifter det fått.

Lagförslag 35

10 §. Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan. Utskottet stryker ett överflödigt ord i 1 mom. i den finska texten.

Lagförslag 40

14 §. Rätt att få uppgifter av myndigheter. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande stryker utskottet hänvisningarna till de åländska myndigheterna och registren.

Lagförslag 47

3 §. Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande. Utskottet stryker ett överflödigt ord i den finska texten i 2 mom. 5 punkten.

Lagförslag 51

Ingressen. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i ingressen.

106 §. Anmälan om beslut som gäller trafikbrott. Utskottet förenhetligar ordalydelsen i 106 § så att den motsvarar ordalydelsen i regeringens proposition RP 103/2017 rd.

Lagförslag 55

Ingressen. Utskottet korrigerar utifrån uppgifter det fått lagens ingress och ändrar lagtekniskt sättet att ange ändringen av lagens rubrik.

Lagförslag 59

31 §. Bekämpningsmyndigheternas rätt till information. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande stryker utskottet hänvisningarna till de åländska myndigheterna och registren.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 3–9, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 21–24, 26–31, 33, 34, 36–39, 41–46, 48–50, 52–54 och 56–58 i proposition RP 145/2017 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1, 2, 10, 13, 16, 17, 20, 25, 32, 35, 40, 47, 51, 55 och 59 i proposition RP 145/2017 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen förkastar lagmotionen LM 59/2016 rd.

Riksdagen godkänner två uttalanden. (Utskottets förslag till uttalanden)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) I avd. 1 kap. 1 §, i II avd. det inledande stycket till 1 kap. 1 § 1 mom., 2 § 1 mom., 3 § 3 mom., 6 § 1 mom. 3 punkten och 6 § 2 mom. 8 punkten, 9 § 2 mom., 12 § 2 mom. 1 punkten, 15 § 1 mom., rubriken för 2 kap., 1 och 3 §, rubriken för 3 kap., 1 § 1 mom. och 2 §, III avd. 2 kap. 4 §, 3 kap. 2 § 3 mom., 8 § 2 mom. och 4 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten, IV avd. 1 kap. 4 § 3 mom. 1 punkten, 7 § 1 mom., 8 §, rubriken för 9 § och 9 § 2 mom., 13 §, 2 kap. 1 § 1 mom., 2 § 3 mom., 3 § och rubriken för 4 §, rubriken för V avd. och 1 kap. samt VI avd. 1 kap. 1 § 1 mom. och 2 och 5 § samt 2 kap. 1 och 3 § samt

fogas till I avd. 1 kap. en ny 2 §, till II avd. 1 kap. 3 § ett nytt 4 mom., till 2 kap. nya 5 och 6 §, till 3 kap. nya 3–15 § och till avdelningen nya 4–13 kap., till III avd. 1 kap. en ny 4 §, till 2 kap. en ny 2a §, till 3 kap. 2 § nya 4–6 mom., till kapitlet en ny 11 § och till avdelningen ett nytt 5 kap., till IV avd. 1 kap. 2 § ett nytt 4 mom., till 9 § nya 3–5 mom. och till kapitlet nya 15–18 §, till 2 kap. 1 § nya 4 och 5 mom., till kapitlet en ny 3a §, till 4 § nya 4 och 5 mom., till kapitlet nya 6 och 7 § och till avdelningen nya 3 och 4 kap., till V avd. nya 2 och 3 kap., samt till VI avd. 1 kap. nya 2 a–2 c, 3 a–3 g och 6–10 § och till 2 kap. nya 4–6 § som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

AVDELNING I

Allmänt

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på transporttjänster, på persontillstånd i samband med dem samt på trafik- och transportregistret.

Denna lag tillämpas på tjänsteleverantörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars omfattas av finländsk rättskipning. Lagen tillämpas också på leverantörer av transporttjänster som trafikerar en tjänst med start eller slutpunkt i Finland eller som går via Finland.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *transporttjänster* yrkesmässig transport av personer eller gods,
- 2) *förmedlingstjänster* förmedling av transporter mot ersättning, dock inte förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter eller paketresor och sammanlänkade researrangemang som hör till tillämpningsområdet för lagen om kombinerade resetjänster (/),
- 3) *trafiktjänster* offentliga eller privata tjänster och kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,
- 4) *mobilitetstjänster* trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem,
- 5) *kombinationstjänster* skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster, dock inte paketresor och sammanlänkade researrangemang som hör till tillämpningsområdet för lagen om kombinerade resetjänster (/),
- 6) *EES-stat* stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
- 7) *persontillstånd* personliga tillstånd, kompetenser, tilläggskompetenser, behörigheter, kvalifikationer rättigheter att framföra trafikmedel och godkännanden som beviljas fysiska personer och vilkas existens kan styrkas med en licens, ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörighet, ett kompetensbevis, ett intyg över godkännande eller något annat motsvarande dokument i elektroniskt format eller på papper,
- 8) *tillstånd för verksamhetsutövare* verksamhetstillstånd eller ett motsvarande godkännande som berättigar till att utöva tillståndspliktig, i regel yrkesmässig verksamhet,
- 9) *dokument* ett elektroniskt dokument eller ett dokument i pappersform.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

1 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

1 §

Transport av personer och gods på väg

För transport av personer eller gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning (*yrkesmässig transport på väg*) behövs tillstånd. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan *EU:s förordning om trafikidkare* behövs för

2 §

Taxitrafik

För yrkesmässig transport av personer på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (*taxitrafik*) behövs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i 1 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om bedrivande av taxitrafik.

3 §

Beviljande av person- och godstrafiktillstånd

Utöver det som föreskrivs i 1 och 2 mom. är en förutsättning för beviljande av person- och godstrafiktillstånd att den ansvariga person för trafiken som sökanden utnämnt uppfyller kraven enligt artiklarna 4, 6 och 8 i EU:s förordning om trafikidkare samt enligt 1 mom. 5 punkten i denna paragraf. Dessutom ska verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen för ett företag som är sökande ha sådant gott anseende som avses i 6 §.

Trafiksäkerhetsverket beviljar det förartillstånd som avses i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EU:s förordning om tillstånd för godstrafik).

Betänkande KoUB 3/2018 rd

6 §

Gott anseende hos fysiska personer

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare har en trafikansvarig eller en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ~~har~~ inte gott anseende, om

3) han eller hon under det senaste året har dömts till fängelsestraff för en gärning som avses i 1 eller 2 punkten eller förelagts bötesstraff eller påförts andra sanktioner för sammanlagt minst fyra sådana gärningar som avses i 1 eller 2 punkten.

En trafikansvarig och en fysisk person som söker eller innehar tillstånd ska emellertid anses ha gott anseende, om de gärningar som avses i 1 mom. inte visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Uppenbar olämplighet kan föreligga när

8) gärningen är någon av de allvarligaste överträdelserna av gemenskapsreglerna enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller en allvarlig överträdelse enligt den förteckning som kommissionen upprättat med stöd av artikel 6.2.b i den förordningen.

9 §

Ändring och förnyande av tillstånd

Om en ansökan om förnyande av tillstånd har väckts senast en månad för tillståndets sista giltighetsdag, får trafiken fortsättas med stöd av det tillstånd som ska förnyas tills ärendet avgjorts.

12 § (Ny)

Utredningsskyldighet för beställare av godstransport

Den som beställer en godstransport eller dennes företrädare ska innan avtal ingås om transport utreda att 1) transportören har godstrafiktillstånd eller rätt att utföra transporten som cabotagettransport enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, och

15 §

Fordon som används i trafik

Innehavare av taxi-, person- eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 14 § ska se till att de fordon de använder för trafiken är registrerade i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i denna lag och att som deras användningsändamål har uppgetts tillståndspliktigt bruk.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 kap.

Internationella vägtransporter

1 §

Definition av internationell vägtransport

I detta kapitel avses med:

1) *transporttillstånd för internationell trafik* ett tillstånd med stöd av vilket en i utlandet registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas i Finland eller en i Finland registrerad lastbil eller tung släpvagn får användas utomlands eller med stöd av vilket internationell passagerartrafik mellan Finland och en annan stat får bedrivas med buss.

2) *internationell kombinerad transport* av gods mellan Europeiska ekonomiska samarbetsområdets medlemsstater i fall då en lastbil, släpvagn, påhängsvagn med eller utan dragbil eller ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport på väg den inledande och avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km och vägtransporten sker

- a) mellan den plats där godset lastas och närmaste lämpliga pålastningsstation för järnväg,
- b) mellan närmast lämpliga urlastningsstation för järnväg och den plats där godset lossas, eller
- c) inom en radie av 150 km fågelvägen från den hamn vid inre vattenvägar eller havet därifrån godset skeppas eller där det lossas.

3 §

Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter

Den som ansöker om transporttillstånd för internationell trafik för utrikestransporter eller på bilaterala avtal baserat tillstånd för passagerartrafikrutter som överskrider riksgränserna ska i tillståndsansökan lämna de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har begärt och som behövs för behandling av ansökan.

Om endast en del av de sökande kan beviljas transporttillstånd för internationella transporter på grund av det ringa antalet tillstånd, ska tillstånd beviljas de sökande vars transport effektivast utnyttjar den transporträtt som hänför sig till det tillstånd som ansökan gäller. Om endast en del av de sökande kan beviljas på bilaterala avtal baserat tillstånd för passagerartrafikrutter som överskrider riksgränserna på grund av det ringa antalet tillstånd, ska det beviljas dem som först ansökt om tillstånd.

5 §

Rättigheter vid internationella kombinerade transporter

Transportörer, som är etablerade i en EES-stat och som uppfyller villkoren för att driva transportverksamhet och för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater, har i samband med en kombinerad transport mellan medlemsstater rätt att som en integrerad del

Betänkande KoUB 3/2018 rd

av denna utföra en vägtransport, oavsett om detta innebär en gränspassage mellan Finland och en EES-stat.

6 §

Villkor för utförande av internationella kombinerade transporter

Om en internationell kombinerad transport utförs för någon annans räkning, ska i transportdokumentet utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag noggrant anges pålastnings- och urlastningsstationen för järnvägssträckan samt lastnings- och lossningshamnen för den inre vattenvägen eller havstransporten. Dessa uppgifter ska anges i dokumentet innan transporten genomförs och bestyrkas genom en stämpel eller på något annat jämförbart sätt när den del av transporten avslutats som har skett på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss.

När en släp- eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför transporter för egen räkning på den avslutande sträckan transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport för andras räkning ska krävs för transporten inte det i 1 mom. angivna dokumentet, men för transporten ska ett annat dokument visas upp som anger den del av transporten som utförs eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss.

När avsändaren som en del av en internationell kombinerad transport för egen räkning utför den inledande transporten på väg i enlighet med rådets första direktiv om fastställande av vissa gemensamma regler för internationella transporter (31962L2005) (godstransport på väg för annans räkning), får trots definitionen i direktivet den som ska ta emot godset transportera det för egen räkning på den avslutande sträckan med en dragbil i sin besittning, även om släpvagnen eller påhängsvagnen har registrerats eller hyrts av den som har avsänt godset.

Om den inledande transporten i en internationell kombinerad transport utförs av avsändaren med dragbil som är i avsändarens besittning, men vars släpvagn eller påhängsvagn har registrerats eller hyrts av den som ska ta emot godset, ska trots vad som sägs i det direktiv som nämns i 3 mom. även den inledande transporten anses utföras för egen räkning, om mottagaren utför den avslutande delen av landsvägstransporten för egen räkning i enlighet med direktivet.

3 kap.

Krav på förare i vägtrafik

1 §

Krav på taxiförare

En fysisk person som är verksam som förare inom taxitrafiken (*taxiförare*) ska ha körtillstånd för taxiförare.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Giltighet för och förnyande av tillstånd för taxiförare

Ett körtillstånd för taxiförare är i kraft fem år från beviljandet av tillståndet. För taxiförare som fyllt 68 år är tillståndet dock i kraft två år från beviljandet.

Ett körtillstånd kan förnyas genom på ansökan till Trafiksäkerhetsverket. För förnyande av körtillstånd gäller vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 1 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. Om den som ansöker om förnyelse av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 1 § 3 mom., kan tillståndet ändå förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

3 §

Krav på lastbils- och bussförare

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon, ska i vägtrafik ha yrkeskompetens och uppfylla kraven på minimiålder. I de fall då det av föraren krävs ett körkort för framförande av lastbil, ska föraren uppfylla de krav för yrkeskompetens som avses i detta kapitel. Yrkeskompetens krävs också av medborgare i andra EES-stater samt av sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i en EES-stat.

Den som har förvärvat yrkeskompetens som lastbils- eller bussförare får framföra lastbilar och bussar, eller fordonskombinationer där de ingår, i de klasser som motsvarar förarens körrätt.

Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om

- 1) fordonets största konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,
- 2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitalkakutsjukvården, försvarsmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,
- 3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller när ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,
- 4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsväsendet, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,
- 5) fordonet används för körundervisning som ges för erhållande av körrätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning enligt denna lag,
- 6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter,
- 7) en buss som får framföras med körrätt av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller

Betänkande KoUB 3/2018 rd

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

4 §

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ska förvärfvas enligt denna lag om förarens permanenta bosättningsort enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort är i Finland. Sådana förare som avses i 3 § 1 mom. som är medborgare i andra länder och som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som har etablerat sig i en EES-stat ska förvärva grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag, om föraren är anställd hos ett företag i Finland eller har beviljats arbetstillstånd i Finland.

Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare förvärfvas genom avläggande av utbildning för grundläggande yrkeskompetens enligt bestämmelserna i detta kapitel. Utbildningen får också avläggas i snabbare tempo. Utbildningen innefattar ett teoriprov. Genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens förvärfvas grundläggande yrkeskompetens för fem år och den kan förlängas för fem år åt gången genom fortbildning.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare enligt 2 mom. ska dessutom en sådan utbildning genomföras som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan *EU-förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport*, och som berör personal, inbegripet förare, som direkt har att göra med passagerarna.

Närmare bestämmelser om utbildning enligt denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Minimiålder för lastbils- och bussförare

Lastbilar i klass C och fordonskombinationer i klass CE får framföras av fysiska personer som har fyllt 18 år eller, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärfvats genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, 21 år. Lastbilar i klass C1 och fordonskombinationer i klass C1E får framföras av den som har fyllt 18 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärfvats genom en utbildning i snabbare tempo.

Bussar i klass D och fordonskombinationer i klass DE får framföras av fysiska personer som har fyllt 21 år eller, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärfvats genom en utbildning i snabbare tempo, 23 år. Bussar i klass D1 och fordonskombinationer i klass D1E får framföras av den som har fyllt 21 år.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Bussar i klass D och fordonskombinationer i klass DE får trots 2 mom. i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter framföras av den som har fyllt 21 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo.

Den som har genomfört utbildning för grundläggande yrkeskompetens annat än genom utbildning i snabbare tempo i samband med yrkesutbildning som avses i artikel 3.1.a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, får framföra bussar i klass D1 eller i klass D i Finland, med undantag för Åland, om han eller hon har fyllt 18 år och har erhållit kör rätt för fordonet. Bestämmelser om de begränsningar som gäller utövande av bussföraryrket före 20 års ålder finns i 5 mom.

En i 4 mom. avsedd förare som inte har fyllt 20 år får framföra bussar i klass D endast i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter och flytta fordon i klass D utan passagerare.

6 §

Utbildning för grundläggande yrkeskompetens

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar undervisning i sådan kunskap och skicklighet som förutsätts av förare, omständigheter som inverkar på trafiksäkerheten och förarens och transporternas säkerhet samt i god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. De läroämnen som ingår i utbildningen samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Bestämmelser om de läroämnen som avser passagerares rättigheter och som ska ingå i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens finns i läroämnesförteckningen i bilaga II punkt a i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens räcker 280 timmar, av vilka minst 20 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo räcker 140 timmar, av vilka minst 10 timmar ska vara körundervisning. Om den som genomgår utbildning för yrkeskompetens inte har kör rätt för det fordon som ska användas vid körundervisningen, ska bestämmelserna om körkortsutbildning för motsvarande klass tillämpas vid körundervisningen.

Den som önskar bygga på sin yrkeskompetens för person- eller godstrafik till att också omfatta någon annan transportform ska avlägga en kompletterande utbildning i enlighet med artikel 5.5 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Den kompletterande utbildningen räcker 70 timmar, av vilka minst fem timmar ska vara körundervisning. I snabbare tempo räcker den 35 timmar, av vilka minst tre lektioner ska vara körundervisning.

Trafikföretagarbehörighet enligt rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter kan räknas till godo vid utbildningen.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i och genomförandet av utbildningen samt om lektionernas längd och om tillgodoräkandet av en tidigare erhållen grundläggande yrkeskompetens eller av yrkeskunnande enligt artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

När utbildning meddelas i samband med sådan examensutbildning som avses i 3 § i lagen om yrkesutbildning (531/2017), ska de examensgrunder som Utbildningsstyrelsen har fastställt iaktas i utbildningen. I examensgrunderna beaktas kraven enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och den statsrådsförordning som avses i 4 mom.

7 §

Prov för grundläggande yrkeskompetens

I det teoriprov som ska avläggas som avslutning på utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska ingå minst en fråga för varje mål i den förteckning över läroämnena som avses i 6 § 1 mom.

Den som godkänns i provet får ett intyg över att grundläggande yrkeskompetens förvärvats eller över att den förvärvats genom utbildning i snabbare tempo. En anteckning om avlagd utbildning kan också tas in i det betyg som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning.

Närmare bestämmelser om provet och hur det ska genomföras får utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Undantag vid förvärvandet av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning.

Ett prov som avses i 7 § kan avläggas stegvis under en sådan utbildning för grundläggande yrkeskompetens som innefattar avläggande av en examen eller samlad kompetens enligt 1 § i lagen om en referensram för examina och övriga samlade kompetenser (93/2017) i enlighet med bestämmelserna om yrkesutbildning i artikel 3.1.a i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Under den utbildning som avses i 1 mom. får ett fordon eller en fordonskombination framföras i Finland utan yrkeskompetens av en studerande som

- 1) har kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs,
- 2) uppfyller kraven på minimiålder,
- 3) har ett godkännande av ett utbildningscentrum som godkänts för utbildning enligt 1 mom., som ger rätt att utan yrkeskompetens framföra fordonet eller fordonskombinationen för de transporter som utförs under utbildningen. Godkännandet ska bestyrkas med ett godkännandedokument som utbildningscentrumet utfärdar.

Godkännandedokumentet får avse transporter som utförs i Finland med undantag för Åland både under utbildningen och under loven mellan utbildningsperioderna. Närmare bestämmelser om godkännandet och om verksamheten som förare får utfärdas genom förordning av statsrådet.

9 §

Fortbildning

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning i sådana läroämnena som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervis-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. Trafiksäkerhetsverket fastställer ett utbildningsprogram för fortbildningen.

Fortbildningen ska omfatta 35 timmar under en period på fem år. Över genomgången fortbildning ska ett intyg utfärdas. Ett intyg ska också utfärdas över ett avsnitt av fortbildningen som omfattar minst sju timmar utbildning.

En förare som har sin vanliga vistelseort i Finland eller som arbetar i Finland ska genomgå fortbildning enligt denna lag.

Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tidpunkten då den ska genomgå, hur den ska genomföras och övriga krav som gäller fortbildningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

10 §

Utbildningscentrum

Vid godkännande av ett utbildningscentrum för utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning iakttas bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Som utbildningscentrum kan på ansökan godkännas:

1) en utbildningsanordnare som har ett anordnartillstånd enligt 22 § 1 mom. i lagen om yrkesutbildning (531/2017),

2) en annan anordnare av yrkesutbildning än de som avses i 1 punkten som har av Trafiksäkerhetsverket beviljat tillstånd att hålla bilskola och meddela förarundervisning för erhållande av körkort för lastbil eller buss eller fordonskombinationer av dessa, 3) en enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning.

Undervisnings- och kulturministeriet godkänner de utbildningscentrum som avses i 1 mom. 1 punkten, om utbildningen ingår i den yrkesutbildning som ges vid ett utbildningscentrum. Trafiksäkerhetsverket godkänner de utbildningscentrum som avses i 1 mom. 2 och 3 punkten. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom som ett utbildningscentrum som ger fortbildning godkänna sådana andra företag, stiftelser eller sammanslutningar som med avseende på utbildningens art och omfattning har tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen.

I ansökan ska det beskrivas hur utbildningscentrumet och den utbildning som meddelas där uppfyller kraven. Godkännandet ges tills vidare, dock högst för den tid under vilken utbildningsanordnaren har rätt att meddela sådan yrkesutbildning som avses i 1 eller 2 punkten eller under vilken ett sådant tillstånd att hålla bilskola som avses i 1 mom. 2 punkten är i kraft. Om uppgifterna i ansökan ändras, ska utbildningscentrumet omedelbart informera den myndighet som godkänt utbildningscentrumet om detta. Närmare bestämmelser om krav på utbildningscentrum och om de uppgifter som ska lämnas i ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 §

Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen

Ett utbildningscentrum ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en föreståndare som ansvarar för undervisningen samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. Ett utbildningscentrums ansvariga föreståndare ska

Betänkande KoUB 3/2018 rd

styra, övervaka och utveckla undervisningen och utbildningen och också i övrigt de facto sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

Den som bedömer prov ska ha den sakkunskap och det yrkeskunnande som uppgiften kräver.

Lärarna ska ha de kunskaper som gäller lärande och pedagogik som undervisningsuppgiften förutsätter samt tillräcklig kännedom om branschen. Körlärare och föreståndare som ansvarar för undervisningen ska vid utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo ha behörighet för körundervisning för erhållande av körkort för fordon av motsvarande klass som de fordon som används i undervisningen samt erfarenhet av branschen som skaffats genom verksamhet som förare eller körlärare. Utbildningscentrumet ansvarar för att undervisningspersonalen har den kännedom om undervisningssektorn och branschen och den lagstiftning som gäller branschen som undervisningsverksamheten förutsätter.

Den som studerar i en sådan utbildning som avses i 84 § 4 mom. i körkortslagen får vara lärare i utbildning för grundläggande yrkeskompetens, om

1) undervisandet ingår i utbildningen för en examensdel i en förberedande utbildning för en yrkesexamen som trafiklärare som ger rätt att arbeta som utbildare för yrkeskompetens inom transportbranschen,

2) den studerande har tillstånd för undervisningspraktik enligt 91 § i körkortslagen och uppfyller övriga krav för undervisningspraktik.

De fordon som används vid körundervisningen ska motsvara den yrkeskompetens som avläggs och uppfylla kraven för fordon som används vid den undervisning som ges för körkort.

Närmare bestämmelser om behörighetsvillkor för föreståndare som ansvarar för undervisningen, för dem som bedömer prov och för lärare samt om de fordon och den övriga utrustning som ska användas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §

Förvaring av dokument som gäller utbildningen

Utbildningscentrumet ska förvara de dokument som gäller ordnandet av fortbildning och dem som genomgått fortbildning så länge intyget över genomgången fortbildning kan användas för att ansöka om ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning om yrkeskompetens i körkortet. Därefter ska personuppgifterna om dem som genomgått utbildningen utplånas. Uppgifter får för behandlingen av ett ansökningsärende lämnas till den som beviljar yrkeskompetensbevis eller körkortstillstånd.

13 §

Påvisande av yrkeskompetens

Yrkeskompetens påvisas med ett yrkeskompetensbevis för förare eller en anteckning om yrkeskompetens som görs i körkortet. Uppgifter om yrkeskompetens ingår i det trafik- och transportregister som avses i avd. V 1 kap. 1 §.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett yrkeskompetensbevis eller gör en anteckning om yrkeskompetens i körkortet för förare

1) som har förvärvat grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag,

2) som har upprätthållit sin yrkeskompetens enligt 9 §,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3) som har sådan giltig körkort i Finland som krävs för yrkeskompetens.

En anteckning om yrkeskompetens som görs i ett yrkeskompetensbevis eller körkort är i kraft i fem år från utfärdandet av ett intyg över avläggande av ett prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens eller över genomgången fortbildning. En ansökan om anteckning i körkortet görs hos Trafiksäkerhetsverket med beaktande av det som föreskrivs i körkortslagen om körkort och ansökan om körkort.

Föraren ska medföra en sådan dokument som avses i 1 mom. vid körning och på begäran visa den för polisen eller någon annan trafikövervakare. Polisen eller Tullen får avbryta körningen om dokumentet inte medförs och yrkeskompetensen inte kan styrkas på något annat sätt i enlighet med 1 mom. Fortsatt körning får tillåtas om förarens identitet kan styrkas på tillförlitligt sätt. Föraren kan åläggas att styrka sin kompetens för polisen inom en utsatt tid.

14 §

Särskilda bestämmelser om påvisande av yrkeskompetens

Yrkeskompetensbevis för förare ska följa modellen i bilaga II till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Innan ett yrkeskompetensbevis enligt 13 § ges ut till föraren får ett temporärt dokument av särskilda skäl ges ut som bevis över yrkeskompetensen. Ett temporärt dokument godkänns som bevis på yrkeskompetens endast i Finland med undantag för Åland.

En förares yrkeskompetensbevis kan postas till sökanden, varvid de bestämmelser om sändande av körkort per post som finns i körkortslagen och som utfärdats med stöd av den ska tillämpas.

Närmare bestämmelser om de anteckningar som påvisar yrkeskompetens, om utfärdande av temporära dokument och om ansökan om yrkeskompetensbevis får utfärdas genom förordning av statsrådet.

15 §

Erkännande av dokument över yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland

Innehavare av dokument som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland och som överensstämmer med 13 § 1 mom. får framföra lastbil eller buss i Finland. Bestämmelser om ömsesidigt erkännande av körkort och anteckningarna i dem finns i körkortslagen.

Bestämmelser om ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. En i 3 § 1 mom. avsedd medborgare i ett annat land som är anställd hos ett företag i en annan EES-stat eller som ett sådant företag anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som utfärdats av den EES-staten, under förutsättning att den EES-stat som utfärdat tillståndet inte förutsätter att förarens yrkeskompetens styrks med något annat dokument.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4 kap

Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *färdskrivarförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 65 och 66/1999), sådan den lyder ändrad den 27–29 oktober 2004 samt den 29 och 30 oktober 2008 (FördrS 64 /2010),

4) *färdskrivare* mekaniska och digitala färdskrivare,

5) *färdskrivarkort* ett verkstads-, förar-, företags- och kontrollkort som används i digitala färdskrivare,

6) *företag* den som utför sådana transporter som omfattas av tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen,

7) *förare* den som kör fordonet eller som medföljer i fordonet för att vid behov kunna köra det,

8) *verkstad* den som har ett tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av färdskrivare,

9) *tillsynsmyndighet* polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna,

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan *EU:s förordning om internationell busstrafik*, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av tillstånd enligt II avd. 1 kap. 1 §, och

a) som arbetar för egen räkning,

b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,

c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och

d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,

11) *arbetstid* vad gäller *förare som är egenföretagare* hela den tidsperiod, mellan arbetets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner

Betänkande KoUB 3/2018 rd

sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

12) *sammanlagd arbetstid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

13) *arbetsplats*

a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,

b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,

c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

14) *vecka* den period som börjar måndag klockan 0.00 och slutar följande söndag klockan 24.00,

15) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

2 §

Viss social lagstiftning om vägtransporter

I fråga om kör- och vilotider och användning av färdskrivare gäller vad som bestäms i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

En person som fyllt 16 år kan vara förarbiträde, om förutsättningarna enligt artikel 5.2 i kör- och vilotidsförordningen uppfylls. I fråga om de undantag som anges i artikel 14 i förordningen beslutar kommunikationsministeriet.

Bestämmelser om arbetsfördelningen mellan tillsynsmyndigheterna och om verkställigheten av övervakningen samt tillämpningen av de undantag som anges i artikel 13.1 och 13.3 i kör- och vilotidsförordningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Utfärdande av färdskrivarkort

Trafiksäkerhetsverket utfärdar verkstadskort till en sökande som har beviljats tillstånd enligt 87 § i fordonslagen för installation och reparation av digitala färdskrivare.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar förarkort till en sökande som

1) har körrätt för ett fordon som avses i artikel 3.1 i färdskrivarförordningen,

2) har sin normala hemvist enligt artikel 26 i färdskrivarförordningen i Finland, och

3) inte har ett giltigt förarkort eller som har gjort en ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid löpt ut.

Förarkort utfärdas också till en sökande som begär att ett förarkort som utfärdats i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen ska bytas ut i Finland på det sätt som bestäms i artikel 30 i färdskrivarförordningen.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett företagskort till en sökande som är antecknad i Patent- och registerstyrelsens och Skattestyrelsens företags- och organisationsdatasystem.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar kontrollkort till en tillsynsmyndighet på ansökan.

Närmare bestämmelser om ansökan om färdskrivarkort, förnyelse av färdskrivarkort, kortinnehavarens anmälningsskyldighet samt om kortens giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4 §

Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

Bestämmelser om förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare och förarkort finns i kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen.

Föraren ska meddela arbetsgivaren om han eller hon inte har ett giltigt förarkort. Bestämmelser om förarens skyldigheter när förarkort saknas finns i artikel 29 i färdskrivarförordningen. Föraren ska för registrering av uppgifterna om kör- och vilotider överlämna förarkortet också till arbetsgivaren eller till det företag som endast tillfälligt anlitar föraren.

Närmare bestämmelser om de undantag från tillämpningen av förordningen som avses i artikel 3.1 och 3.2 i färdskrivarförordningen, om hur föraren ska använda färdskrivaren samt om reparation av färdskrivaren utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare

Arbetsgivaren svarar för att ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare inte överlämnas för att framföras till en förare som inte har ett giltigt förarkort, om det inte finns i färdskrivarförordningen eller i AETR-överenskommelsen nämnda skäl för att fordonet får framföras utan förarkort.

Bestämmelser om arbetsgivarens skyldigheter när färdskrivarskivor lämnas ut eller uppgifter skrivs ut ur en digital färdskrivare finns i artikel 33.1 och 33.2 i färdskrivarförordningen.

För specificering av företagets uppgifter om kör- och vilotider ska företaget med hjälp av företagskortet låsa uppgifterna i den digitala färdskrivaren så att integritetsskyddet för den som registrerats inte äventyras.

Företaget ska se till att de periodiska besiktningar av färdskrivare som föreskrivs i färdskrivarförordningen utförs. Angående företagets skyldigheter när funktionsstörningar uppträder i färdskrivaren eller den annars fungerar felaktigt bestäms i artikel 37 i färdskrivarförordningen.

6 §

Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget

För övervakningen av kör- och vilotider, hanteringen av rättigheter och skyldigheter i anslutning till ett anställningsförhållande samt för styrningen av transporter ska företaget kopiera de uppgifter om kör- och vilotider i fordonets digitala färdskrivare som gäller det egna företaget. Om fordonet finns i Finland ska uppgifterna kopieras åtminstone varannan månad och när företaget överlåter besittningen av fordonet eller när den digitala färdskrivaren tas ur bruk. Arbetsgivaren och det företag som tillfälligt anlitar en förare ska med högst tre veckors mellanrum kopiera förarkortets uppgifter om kör- och vilotider för de veckor under vilka föraren varit i arbete. Om fordonet finns utomlands ska uppgifterna kopieras när det anlänt till Finland.

Bestämmelser om företagets skyldighet att förvara, uppvisa och överlämna färdskrivarskivorna eller kopior av dem finns i artikel 33.2 i färdskrivarförordningen. Bestämmelser om företagets

Betänkande KoUB 3/2018 rd

och arbetsgivarens skyldighet att förvara de uppgifter som kopierats från digitala färdskrivare och förarkort finns i artikel 10.5 i kör- och vilotidsförordningen. Färdskrivarskivor som använts vid förarexamen eller uppgifter som registrerats i en digital färdskrivare under förarexamen behöver dock inte förvaras.

Företaget ska på förarens begäran ge honom eller henne en utskrift av de uppgifter om hans eller hennes kör- och vilotider som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet. Uppgifter som kopierats från den digitala färdskrivaren eller förarkortet och som gäller andra företag eller som inte motsvarar det användningsändamål som avses i 1 mom. ska omedelbart förstöras.

7 §

Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden

Bestämmelser om verkstadens skyldigheter i samband med behandlingen av digitala färdskrivare finns i artikel 22 och 23 i färdskrivarförordningen. Verkstaden ska förvara den besiktningsrapport som avses i artikel 23 i två år räknat från den tidpunkt då rapporten utarbetades.

För att uppgifterna om kör- och vilotider skall kunna överlämnas till företaget och tillsynsmyndigheten skall verkstaden kopiera uppgifterna i den digitala färdskrivaren innan färdskrivaren repareras eller byts ut. Verkstaden skall förvara uppgifterna oförändrade i ett år efter att de registrerats.

Verkstaden skall överlämna de uppgifter som avses i 2 mom. till det företag som har låst uppgifterna eller annars på ett tillförlitligt sätt redogjort för sin rätt till uppgifterna och bevisligen begärt att uppgifterna skall överlämnas. Uppgifterna skall på begäran också överlämnas till tillsynsmyndigheten.

Om det är omöjligt att kopiera de uppgifter som avses i 2 mom., skall verkstaden ge företaget ett intyg över detta och förvara en kopia av intyget på det sätt som bestäms i färdskrivarförordningen.

8 §

Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får uppgå till i genomsnitt högst 48 timmar per vecka under en referensperiod på högst fyra månader. Den sammanlagda arbetstiden får dock inte överstiga 60 timmar per vecka.

Av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation får en förare som är egenföretagare överskrida den maximala veckoarbetstiden på 60 timmar, och referensperioden får vara sex månader vid beräkningen av den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden på 48 timmar.

9 §

Nattarbete för förare som är egenföretagare

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får inte överstiga tio timmar, om en 24-timmarsperiod som inleds när den vila som avses i artikel 8 eller 9 i kör- och vilotidsförordningen el-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ler i artikel 8 eller 8b i AETR-överenskommelsen upphör, innefattar arbete som utförts nattetid mellan klockan ett och fem.

En förare som är egenföretagare får av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation överskrida maximiarbetstiden som har samband med nattarbete.

10 §

Raster för förare som är egenföretagare

En förare som är egenföretagare får inte arbeta mer än sex timmar i sträck utan rast. Om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, ska rasten vara minst 30 minuter. Om arbetstiden omfattar mer än nio timmar, ska rasten vara minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter. De raster som tas ut i enlighet med artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen eller artikel 7 i AETR-överenskommelsen ska beaktas också när längden på rasterna enligt denna paragraf räknas ut.

11 §

Arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare

Förare som är egenföretagare ska ha ett arbetstidsregister eller någon annan tillförlitlig rapport från de två föregående åren. Den ska ge information om arbetstider och raster enligt denna lag samt, om genomsnittlig arbetstid används, den referensperiod under vilken arbetstiden utjämnas till en veckoarbetstid på 48 timmar. Av arbetstidsregistret eller rapporten ska också de undantag som avses i 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. och motiven till dem framgå.

5 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

1 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

Ett järnvägsföretag får bedriva järnvägstrafik endast om

- 1) det har koncession för bedrivande av järnvägstrafik som beviljats av Trafiksäkerhetsverket eller i någon annan EES-stat,
- 2) det har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § i järnvägslagen (304/2011) och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas,
- 3) det i enlighet med 26 § i järnvägslagen har beviljats den bankapacitet som behövs för trafiken,
- 4) det har ingått ett sådant avtal som avses i 30 § i järnvägslagen med en bannätsförvaltare om användning av bannätet, och
- 5) de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs eller bestäms i Europeiska unionens lagstiftning och med stöd av detta kapitel i övrigt är uppfyllda.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Vad som i 1 mom. 2, 3 och 5 punkten föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även andra järnvägsoperatörer.

Alla järnvägsoperatörer ska dessutom ha sådan ansvarsförsäkring som avses i 90 § i järnvägslagen eller något annat motsvarande arrangemang.

En koncession som beviljats i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är i kraft i hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om

1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,

2) sökanden har för utövande av verksamheten tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för kontroll över en säker och pålitlig affärsverksamhet och för tillsyn över verksamheten,

3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,

4) sökanden visar sin solvens genom att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och

5) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i 1 § och i denna paragraf och i 1 § 3 mom. för bedömning av förutsättningarna.

Tillståndsmyndigheten kan kräva att få revisionsberättelsen samt relevanta dokument som upprättats av en bank, ett offentligt kreditinstitut, en bokförare eller en revisor.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om koncession som det beviljar järnvägsföretag.

3 §

Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens

En person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte det i 2 § 3 punkten angivna kravet på gott anseende, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 2 § 2 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 4 punkten, om

1) sökanden eller en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2) en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har av sin verksamhet föranledd, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl avvika från det krav som avses i 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de utredningar den som ansöker om koncession ska lägga fram.

4 §

Beviljande av koncession

En ansökan om koncession ska avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänkts in till Trafiksäkerhetsverket. Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den endast gäller person- eller godstrafik.

5 §

Koncessionens giltighet och ändringar i den

Ett järnvägsföretags koncession är i kraft så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel.

Järnvägsföretaget ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Trafiksäkerhetsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan Trafiksäkerhetsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller betydligt utvidga sin verksamhet, ska det lämna in en ny ansökan till Trafiksäkerhetsverket eller lämna sådan tilläggsutredning som verket begärt. Trafiksäkerhetsverket kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra koncessionen eller på basis av tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om ändringar som verket gör i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

6 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Järnvägsoperatörer ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i be-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

redskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

1 §

Spårbunden stadstrafik

En trafikutövare som bedriver metro- eller spårtrafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät (*spårbunden stadstrafik*) ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som trafikutövaren bedriver. Den som bedriver trafiken (*trafikutövare*) kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanlutning som bedriver trafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät.

2 §

Krav på trafikutövare

En trafikutövare ska uppfylla följande krav:

- 1) trafikutövaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,
- 2) trafikutövaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga att trafiken bedrivs säkert,
- 3) trafikutövaren ska vara tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,
- 4) förarna inom den spårbundna stadstrafiken ska uppfylla föreskrivna behörighetskrav och vara yrkesmässigt kompetenta,
- 5) trafikutövaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att verksamhetsutövaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och
- 6) trafikutövaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3 §

Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom trafikutövarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka trafiken.

Trafikutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 5 punkten, om

- 1) trafikutövaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud,
- 2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner, eller om
- 3) trafikutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

4 §

Trafikutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

En anmälan om bedrivande av spårbunden stadstrafik ska innehålla trafikutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska verksamhetsutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 2 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Trafikutövaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas och om hur de ska ges in till Trafiksäkerhetsverket.

5 §

Trafikutövarens ansvar

Trafikutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som trafikutövaren bedriver. Trafikutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

Bestämmelser om ersättning för person- och sakskador i spårbunden stadstrafik finns i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet.

6 §

Säkerhetsstyrningssystem

Trafikutövaren ska ha ett *säkerhetsstyrningssystem* som erbjuder en systematisk metod för att identifiera faromoment och hantera risker och säkerställa att åtgärderna för att hantera de faromoment och risker som identifierats är effektiva. Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom säkerhetsstyrningssystemet.

Trafikutövarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.

Säkerhetsstyrningssystemet ska upprättas skriftligt. Det ska innehålla en säkerhetspolitik som godkänts av organisationens verkställande direktör eller av någon annan direktör som hör till den högsta ledningen och ska ha meddelats hela personalen, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnående av dessa mål.

I säkerhetsstyrningssystemet ska man särskilt beakta ansvarsfördelningen inom organisationen, att organisationen bedriver övervakning på samtliga nivåer, att personalen deltar i beslutsfattandet om styrningssystemet samt att säkerhetsstyrningssystemet förbättras kontinuerligt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

7 §

Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik

Av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon

- 1) är lämplig för uppgiften,
- 2) har sådan hälsa som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,
- 3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,
- 4) är minst 18 år gammal.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att utföra en uppgift som förare får utföra nämnda uppgifter. Verksamhetsutövaren ska säkerställa att den som en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter ska den som sköter en uppgift som förare regelbundet genomgå läkarundersökning.

Trafikutövaren har rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar trafikutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter uppgifter som förare uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter uppgifter som förare som föreskrivs med stöd av denna lag.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet.

8 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Utövare av spårbunden stadstrafik ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Kompetens inom järnvägstrafiken

1 §

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på fysiska personer som i person- eller godstågstrafik eller växelarbete framför rullande materiel och som enligt detta kapitel är behörig för uppgiften som förare.

Detta kapitel tillämpas inte på

- 1) förare på sådana avsnitt av bannätet som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal person- och godstrafik och inte på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på spåranläggningar som avses i denna punkt,
- 2) förare på sådana spåranläggningar som spåranläggningens ägare eller innehavare använder enbart för sin egen godstrafik,
- 3) förare på sådana avsnitt av bannätet som är stängda för annan järnvägstrafik,
- 4) Förare hos järnvägsbolag som är etablerade i Ryssland i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland på finska statens gränsområde och på järnvägsgränsstationer.

2 §

Järnvägsoperatörens ansvar

En järnvägsoperatör ansvarar för att förare som är anställda eller deltar i verksamheten uppfyller de kompetenskrav som anges i och med stöd av detta kapitel.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

En järnvägsoperatör ska beskriva och ta i bruk förfaranden för förarnas kompetens i det säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 § i järnvägslagen. En järnvägsoperatör ska ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens.

3 §

Tillstånd som krävs av förare

För att framföra rullande materiel krävs tillstånd. Ett tillstånd kan styrkas genom ett förarbevis, som tillhör föraren. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt.

Ett tillstånd som utfärdats i Finland är i kraft också i andra EES-stater för förare som har fyllt 20 år. På motsvarande villkor är ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat i kraft i Finland.

4 §

Beviljande av tillstånd

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan tillstånd till den som

- 1) är minst 18 år gammal,
- 2) har genomgått den grundläggande utbildning som avses i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) eller motsvarande lärokurs samt en utbildning på andra stadiet,
- 3) har avlagt den utbildning som krävs för förarbevis och av en av Trafiksäkerhetsverket godkänd examinator (*examinator*) har fått ett intyg över godkänt avläggande av det prov som krävs för förarbevis,
- 4) av en läkare som Trafiksäkerhetsverket godkänt (*järnvägsläkare*) har fått ett läkarintyg över att hans eller hennes hälsotillstånd uppfyller de angivna kraven,
- 5) av en psykolog som Trafiksäkerhetsverket godkänt (*järnvägspsykolog*) har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet.

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha det. En sökande kan anses vara olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

- 1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik,
- 2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa,
- 3) under de senaste fem åren har gjort sig skyldig till användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken eller till brott enligt 23 kap. i strafflagen, eller
- 4) annars genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom järnvägstrafiken.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter som gäller tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärda ett sådant förarbevis som behövs för att styrka tillståndet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket ska offentliggöra det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd.

5 §

Tillståndets giltighet och förnyande av tillstånd

Ett tillstånd är i kraft tio år från att det utfärdades om föraren har upprätthållit sitt yrkeskunskande på det sätt som beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem och förarens hälsotillstånd uppfyller de krav som ställs på det.

Trafiksäkerhetsverket förnyar på ansökan en förarens tillstånd, om förutsättningarna för beviljande av tillstånd uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar i trafik- och transportregistret om förutsättningarna uppfylls.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om förnyande av tillstånd inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter enligt 1 mom. för behandlingen av ansökan. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter som gäller tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärda ett sådant förarbevis som behövs för att styrka tillståndet.

6 §

Medicinska krav

En förare ska ha tillräckliga medicinska förutsättningar för uppgiften, vilket ska styrkas med ett läkarintyg som utfärdats av en järnvägläkare.

Den får inte vara förare som på grund av sjukdom, lyte eller skada, andra nedsättningar av funktionsförmågan eller på grund av någon annan liknande egenskap enligt bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (nedan *lokförardirektivet*) har väsentligt nedsatt förmåga att fortlöpande eller tillfälligt utföra en uppgift som förare. Också förarens sinnesfunktioner ska uppfylla kraven i bilaga II till lokförardirektivet. En förare får inte utan en järnvägläkares godkännande framföra rullande materiel under påverkan av sådana läkemedel som kan påverka framförandet.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana läkemedel, sjukdomar, lyten, skador och andra motsvarande omständigheter som påverkar möjligheterna att utföra uppgiften som förare samt om bedömningen och vården i samband med dem.

7 §

Krav på psykisk lämplighet

En förare ska i fråga om psykiska egenskaper, uppförande och personlighet uppfylla de krav på psykisk kapacitet och lämplighet som gäller för uppgiften som förare. Lämpligheten ska styrkas med ett positivt utlåtande av en järnvägopsykolog.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

En person som har sådana konstaterade yrkespsykologiska brister vad gäller funktionell lämplighet eller andra psykiska egenskaper som avses i bilaga II till lokförardirektivet och som sannolikt påverkar förmågan att utföra uppgiften får inte vara förare.

8 §

Läkarundersökningar

En järnvägsläkare ska utföra en läkarundersökning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften.

Förare ska genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägsläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. En läkarundersökning ska också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förares hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 6 §.

Efter undersökningen ska järnvägsläkaren ge ett skriftligt läkarintyg om personens hälsomässiga lämplighet för uppgiften.

En läkare eller vårdinrättning som sköter eller har skött en förare ska med förarens tillstånd trots sekretessbestämmelserna på begäran ge järnvägsläkaren de uppgifter om förarens hälsotillstånd som behövs för läkarundersökningen.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om läkarundersökningar.

9 §

Psykisk lämplighet

En järnvägspsykolog ska utföra en psykologisk personbedömning på förare innan de börjar i sitt arbete. Som föraruppgifter anses också praktik- och utbildningsperioder som har samband med uppgiften.

En psykologisk personbedömning också göras om det finns skäl att misstänka att en förare inte har psykisk kapacitet att utföra sina uppgifter.

Utifrån den psykologiska personbedömningen ska järnvägspsykologen ge ett skriftligt utlåtande om förarens psykiska lämplighet för uppgiften.

Järnvägspsykologen har trots sekretessbestämmelserna rätt att med förarens medgivande få behövliga uppgifter om förarens psykiska lämplighet från tidigare utförda psykologiska personbedömningar.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de psykiska egenskaper och den psykiska lämplighet som krävs av förare samt om hur en psykologisk personbedömning ska utföras.

10 §

Kompletterande intyg

Utöver ett tillstånd enligt 3 § ska en förare ha ett kompletterande intyg som styrker vilket rullande materiel föraren får framföra och på vilket bannät. Ett kompletterande intyg i kategori A be-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

rättigar föraren att trafikera vid växelarbete och ett kompletterande intyg i kategori B att trafikera i tågtrafik.

Det kompletterande intyget tillhör järnvägsoperatören, som på begäran ska ge föraren en till riktigheten bestyrkt kopia av det kompletterande intyget. Föraren ska ha det kompletterande intyget eller en till riktigheten bestyrkt kopia av det med sig när han eller hon framför rullande materiel.

11 §

Beviljande av kompletterande intyg

En järnvägsoperatör ska i sitt säkerhetsstyrningssystem beskriva förfarandet för att bevilja och uppdatera kompletterande intyg enligt detta kapitel samt förfarandet då en förare anhåller om ett kompletterande intyg eller om att det uppdateras eller att järnvägsoperatörens beslut om att det ska återkallas ska tas upp till ny prövning. En järnvägsoperatör ska bevilja ett kompletterande intyg till en förare som är anställd hos operatören eller deltar i dess verksamhet, och som

1) har genomgått en utbildning för den rullande materiel och det bannät som anges i det kompletterande intyget som ordnats av en läroanstalt samt som en del av utbildningen för bannätet språkundervisning, om trafikspråket på bannätet förutsätter det,

2) efter genomgången utbildning enligt 1 punkten med godkänt resultat har avlagt prov genom vilka kännedom om de ämnesområden som avses i nämnda 1 punkten styrks, och har fått ett intyg över godkänt prov av examinatorn,

3) har genomgått en sådan utbildning för uppgiften som förare som bestäms i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem.

Den som ansökt om ett kompletterande intyg får begära att järnvägsoperatören omprövar sitt beslut om beviljande, uppdatering eller återkallande av det kompletterande intyget. Sökanden ska begära omprövning av ett beslut utan ogrundat dröjsmål och senast inom 30 dagar från det att sökanden fått del av beslutet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de språkkunskaper som ska krävas av förare samt om nivåkrav för språkkunskaper.

12 §

Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det

Ett kompletterande intyg är i kraft tills vidare, om

1) förarens anställningsförhållande fortsätter,

2) förarens förarbevis är i kraft,

3) föraren har upprätthållit sitt kunnande på det sätt som beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem, och

4) föraren har avlagt de prov som avses i 2 mom.

För att hålla det kompletterande intyget i kraft ska järnvägsoperatören ordna följande prov för föraren:

1) minst vart tredje år ett prov som gäller kunskaperna om framförande av sådan rullande materiel som anges i förarens kompletterande intyg,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2) minst vart tredje år ett prov som gäller kunskaperna om det bannät som anges i det kompletterande intyget och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år,

3) minst vart tredje år ett prov i de kunskaper i andra språk än förarens modersmål som anges i det kompletterande intyget och alltid när föraren har varit frånvarande från de uppgifter som avses i det kompletterande intyget i minst ett år.

13 §

Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning

Järnvägsoperatören ska utan obefogat dröjsmål återkalla ett kompletterande intyg som den har utfärdat, om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Intyget kan återkallas helt och hållet eller för en viss tid.

Järnvägsoperatören ska utan dröjsmål underrätta den förare som fått intyget och Trafiksäkerhetsverket om beslutet att återkalla det kompletterande intyget.

Om en förare inte längre uppfyller förutsättningarna för kompletterande intyg och järnvägsoperatören inte har återkallat intyget eller begränsat dess omfattning och Trafiksäkerhetsverket får vetskap om detta, ska verket utan obefogat dröjsmål begära att den järnvägsoperatör som utfärdat det kompletterande intyget återkallar det, begränsar dess omfattning eller utför en kompletterande kontroll.

Om Trafiksäkerhetsverket eller den behöriga myndigheten i en annan EES-stat har begärt att den järnvägsoperatör i Finland som har utfärdat det kompletterande intyget återkallar intyget eller utför en kompletterande kontroll, ska järnvägsoperatören avgöra frågan inom fyra veckor från det att järnvägsoperatören tog emot begäran och underrätta den behöriga myndighet som framställt begäran om sitt beslut.

14 §

Undantag från kravet på kompletterande intyg

En förare får framföra rullande materiel på ett bannät som inte omfattas av förarens kompletterande intyg om föraren assisteras av en annan förare vars kompletterande intyg omfattar bannätet i fråga då det är fråga om

1) att den rullande materielen på begäran av förvaltaren av bannätet vid en störning i järnvägstrafiken måste köras via någon annan linje eller att banan måste underhållas,

2) exceptionella undantagsfall inom museitrafiken,

3) exceptionella undantagsfall i godstrafiken med samtycke från förvaltaren av bannätet,

4) leverans eller presentation av ny rullande materiel,

5) förarutbildning eller prov.

Järnvägsoperatören beslutar om och svarar för anlitaandet av sådana assisterande förare som avses i 1 mom., och ska i förväg underrätta förvaltaren av bannätet om att en assisterande förare anlitas.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

15 §

Register över kompletterande intyg

En järnvägsoperatör ska föra ett register över de kompletterande intyg operatören utfärdar. I registret över kompletterade intyg ska järnvägsoperatören införa

- 1) förarens namn samt identifierings- och kontaktuppgifter,
- 2) uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 11 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov, samt
- 3) uppgifter som förutsätts i lokförardirektivet.

Registret över kompletterande ska genomföras i enlighet med kommissionens beslut (2010/17/EG) om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

16 §

Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg

En läroanstalt och en examinator ska trots sekretessbestämmelserna lämna för registret över kompletterande intyg behövliga uppgifter när en förare har genomgått den utbildning och det prov som krävs för kompletterande intyg eller ett prov enligt 12 § 2 mom.

17 §

Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid

Järnvägsoperatören får använda uppgifterna i registret över kompletterande intyg till att utfärda och återkalla kompletterande intyg, övervaka behörighet och behandla andra behörighetsfrågor.

Järnvägsoperatören ska avföra uppgifterna om en förare ur registret tio år från utgången av det kompletterande intygets giltighetstid. Om det inom denna tidsfrist inleds en sådan utredning som avses i 80 § i järnvägslagen, får uppgifterna inte avföras förrän utredningen har slutförts.

18 §

Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg

Järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg endast om förutsättningar för utlämnande enligt denna paragraf föreligger. Uppgifter får inte lämnas ut om det finns grundad anledning att misstänka att utlämnandet kränker integritetsskyddet för den som söker eller innehar ett kompletterande intyg eller en sådan persons intressen eller rättigheter.

Under de förutsättningar som anges i 1 mom. och trots sekretessbestämmelserna ska järnvägsoperatören lämna ut uppgifter ur registret över kompletterande intyg till behöriga finländska myndigheter och till järnvägsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor i andra EES-stater. Utlämnandet av uppgifter ska vara nödvändigt för att mottagaren ska kunna fullfölja de uppgifter eller skyldigheter som föreskrivs i lag eller i Europeiska unionens lagstiftning.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Den som begär uppgifter ska begära dem skriftligt eller elektroniskt och motivera sin begäran. Den registeransvarige beslutar om utlämnande av uppgifter. Uppgifterna ska lämnas utan ogrundat dröjsmål.

Uppgifter enligt 16 § och denna paragraf får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form enligt överenskommelse med den registeransvarige. Innan den tekniska anslutningen öppnas ska mottagaren visa att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

19 §

Den registeransvariges konkurs

Om den som ansvarar för registret över kompletterande intyg försätts i konkurs, svarar den nya järnvägsoperatör som tar över verksamheten för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras.

Om ingen tar över verksamheten, svarar Trafiksäkerhetsverket för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras.

Den som ansvarar för ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 17 §.

20 §

Kompletterande intyg som beviljats i Sverige

Kompletterande intyg som beviljats i Sverige för förare som hör till personalen hos en järnvägsoperatör som är etablerad i Sverige är som sådana i kraft i järnvägstrafik mellan Finland och Sverige på finska statens gränsområde och järnvägsgränsstationer.

21 §

Anmälningar som gäller anställningsförhållanden

En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket eller någon annan instans som beviljat en förares förarbevis när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör.

Järnvägsoperatören ska också utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om arbetsoförmåga för en sådan förare som avses i 1 mom. räcker längre än tre månader.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

8 kap.

Förarutbildning inom järnvägstrafiken

1 §

Krav på utbildning

En förare som avses ovan i II avd. 7 kap. 1 § ska för att få allmän och yrkesmässig kompetens genomgå de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg. Dessutom krävs att en examinator har bedömt de prov som krävs för uppgiften som förare med godkänt resultat.

De utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg enligt 1 mom. ska ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen för tillstånd ska uppfylla de gällande kraven i bilaga IV till lokförardirektivet. Också de utbildningar om rullande materiel och bannät som ska anges i kompletterande intyg ska ordnas som skilda utbildningsdelar. Utbildningsdelen om rullande materiel ska uppfylla de gällande kraven enligt bilaga V till lokförardirektivet och utbildningsdelen om bannätet de gällande kraven i bilaga VI. Dessutom ska i utbildningen beaktas bestämmelserna om tillämpliga utbildningsmetoder i bilaga III till lokförardirektivet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de utbildningsmetoder som ska tillämpas vid förarutbildningen och om utbildningens innehåll.

2 §

Prov

Sedan en sådan utbildning som avses i 1 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften.

Trafiksäkerhetsverket fastställer de prov som ska avläggas för att få tillstånd och förordnar de examinators som ska anlitas vid proven. Trafiksäkerhetsverket ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinators när verket offentliggör det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd enligt II avd. 7 kap. 4 § 4 mom.

Järnvägsoperatören ska fastställa de prov som ska avläggas för kompletterande intyg och förordnar de examinators som ska anlitas vid proven. Järnvägsoperatören ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinators när operatören fastställer det förfarandet som ska iakttas vid beviljande av kompletterande intyg enligt II avd. 7 kap. 11 § 1 mom. Förarens förmåga att arbeta som förare ska bedömas genom ett körprov som utförs på bannätet. Dessutom kan förarens förmåga att hantera avvikande situationer och funktionsstörningar och andra, motsvarande förmågor mätas med hjälp av simulator. I fråga om kompletterande intyg för bannät i Finland får endast en examinator som Trafiksäkerhetsverket har godkänt examinera det prov som gäller kännedomen om bannätet, inklusive kännedom om rutter och trafikregler.

Proven ska genomföras så att intressekonflikter undviks. Examinatorn för provet för ett kompletterande intyg får dock höra till personalen hos den järnvägsoperatör som beviljar intyget.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om prov och ordnandet av dem.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3 §

Godkännande av läroanstalter

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan och för högst fem år läroanstalter som avses i detta kapitel som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om sökanden har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet uppgiften kräver samt ändamålsenliga redskap och utrymmen för undervisningen.

Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, får järnvägsoperatören begära att det ärende som gäller godkännande av läroanstalten ska behandlas i samband med ett ärende som gäller ansökan om säkerhetscertifikat för järnvägsoperatören.

Trafiksäkerhetsverket ska ompröva godkännandet av en läroanstalt, om det sker väsentliga ändringar i de föreskrivna kompetenskraven för förare eller kraven för godkännande av läroanstalter eller om läroanstalten begär det.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på läroinrättningar och om behörighetskraven för utbildare.

4 §

Skyldigheter för läroanstalter

Läroinrättningar ska ge förarutbildning till alla förare och personer som söker sig till föraruppgifter på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Om läroanstalten utgör en del av en järnvägsoperatörs organisation, ska utbildningen vara tillgänglig på lika villkor för alla, oberoende av om läroanstalten utbildar verksamhetsutövarns egen personal som eller andra personer som behöver utbildning.

Läroanstalten svarar för utbildningens innehåll tillsammans med järnvägsoperatören eller den som har för avsikt att bli järnvägsoperatör.

Om omfattningen av den utbildning en läroinrättning ger ändras väsentligt, ska läroinrättningen begära ett nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket.

5 §

Ordning av handledning som ingår i förarutbildning

Om en läroinrättning som avses i detta kapitel inte har tillräckliga verksamhetsförutsättningar för att utföra handledning i framförande av rullande materiel, får en järnvägsoperatör utföra handledningen.

Det regleringsorgan som avses i 71 § i järnvägslagen får ålägga ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning i framförande av rullande materiel för bolag eller andra sammanslutningar som har för avsikt att inleda järnvägstrafik, om det inte finns andra genomförbara alternativ för handledningen. Skyldighet att tillhandahålla handledning kan påföras, om järnvägsföretaget bedriver trafik som motsvarar den trafik som ett bolag eller någon annan sammanslutning som begär handledning ämnar bedriva.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Om regleringsorganet ålägger ett järnvägsföretag att tillhandahålla handledning ska det organet beakta att järnvägsföretaget har tillräckliga förutsättningar för uppgiften och att handledningen inte oskäligt begränsar järnvägsföretagets egen verksamhet.

Det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning beslutar om de praktiska arrangemangen för handledningen i samråd med läroanstalten. Järnvägsföretaget ska få skälig ersättning för handledningen med beaktande av de kostnader som den orsakar och en skälig avkastning. För ersättningen svarar det bolag eller den sammanslutning som begär handledning. Ersättningen ska vara rättvis för alla bolag och andra sammanslutningar som avses i detta moment och som får handledning. Det järnvägsföretag som tillhandahåller handledning kan kräva att ett bolag eller en sammanslutning som begär handledning betalar ett förskott för handledningen eller ställer en säkerhet för betalningen av avgiften.

6 §

Godkännande av examinator för prov

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan examinatorer för prov som berättigar till förarbets- och kompletterande intyg, om den sökande är insatt i synnerhet i provets ämnesområde och har sådan praktisk erfarenhet av det att han eller hon förmår bedöma andras kunnande.

Examinatorer godkänns för högst fem år i sänder. Examinatorn ska genomföra de prov som berättigar till förarbets- och kompletterande intyg på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Examinatorn ska i samband med godkännandet ge en försäkran om detta.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för examinatorer och om upprätthållande av kompetens.

9 kap.

Sjöfart på Finlands vattenområden

1 §

Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden

För handelssjöfart inom Finlands vattenområden får inte användas andra fartyg än finska, om det inte är fråga om utrikesfart. Andra än finska fartyg får inte heller användas för kryssningstrafik där kryssningsfartyget går från och till en finsk hamn.

Fartyg från stater som är medlemmar i Europeiska unionen har dock rätt att bedriva handels- och sjöfart enligt bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och rådets förordning (EEG) nr 3921/91 om villkoren för att transportföretag ska få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Undantag som gäller cabotage inom sjöfarten

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för handelssjöfart med utländskt fartyg enligt 1 §, om inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet och

- 1) det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland, eller
- 2) det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland.

Tillstånd kan beviljas för högst ett år i sänder. Innan tillstånd beviljas ska Trafiksäkerhetsverket höra dem som saken gäller, om inte annat följer av ärendets natur eller brådskande art.

Genom förordning av statsrådet kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskrivas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. avsett tillstånd bedriva i 1 § angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utredningar för ansökan om tillstånd.

10 kap.

Behörighet för fartygspersonal

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg.

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fiskefartyg med en längd på minst 10 meter. På fartområde I i inrikes fart tillämpas detta kapitel dock endast på fartygspersonal på fiskefartyg med en längd på minst 12 meter.

Detta kapitel tillämpas dock inte på fartygspersonal på

1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte huvudsakligen används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last,

2) fritidsbåtar,

3) fartyg med en längd på högst 10 meter som används inom industrianläggningars klart avskilda uppdämningsbassänger,

4) fartyg med en längd på högst 10 meter som inte används i allmän trafik för befordran av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering, med undantag för hyresbåtar som hyrs ut bemannade,

5) fartyg som används i sådan frivillig sjöräddningsverksamhet som inte utgör kommersiell verksamhet och vars besättning är utbildad för att sköta eftersöknings- och räddningsuppgifter.

6) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

På fartygspersonal på vajerfärjor och pråmar tillämpas endast de kompetenskrav som gäller radiopersonal.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),

2) *direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk* Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk

3) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

4) *fartygspersonal* alla som arbetar ombord på ett fartyg,

5) *passagerare* alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,

6) *fartygs längd* 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävens förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; i fråga om fartyg med en längd under 12 meter är längden dock lika med fartygets största längd,

7) *bruttodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982); bruttodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogserare och pråm är den sammanlagda bruttodräktigheten för dessa,

8) *fritidsbåt* varje vattenskoter oavsett längd och varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med fritidsbåt avses inte ett bemannat fartyg som hyrs ut,

9) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på över 24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och en bruttodräktighet under 500,

10) *vajerfärja* färjor som rör sig styrda av en lina eller någon annan av Trafiksäkerhetsverket godkänd ersättande anordning,

11) *hyresbåt* fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade och som i trafik utan på förhand angivna tidtabeller eller rutter medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

12) *fiskefartyg* fartyg som är utrustade eller används för att fänga fisk eller andra i vatten levande naturresurser i kommersiellt syfte,

13) *passagerarfartyg* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare,

14) *pråm fartyg* som saknar eget framdrivningsmaskineri,

15) *lastfartyg* andra än i 8–14 punkten avsedda fartyg med en längd på minst 5,5 meter,

16) *tankfartyg* lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpar sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk,

17) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar; den internationella farten delas in i fyra fartområden som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

a) *östersjötrafik* är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallellen genom Skagen, 57 44,8' nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) *närtrafik* är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12 västlig längd i väster eller 48 nordlig bredd i söder eller 64 nordlig bredd i norr,

c) *europatrafik* är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12 västlig längd, sydligare än 30 nordlig bredd eller östligare än 45 östlig längd,

d) *fjärrtrafik* är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

18) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; med inrikes fart jämfärs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg; inrikes farten delas in i tre fartområden som följer:

a) fartområde I omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården,

b) fartområde II omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet,

c) fartområde III omfattar öppna havsområden i inrikes fart,

19) *fiskefartygsklasser* klasserna I, II och III så att fartyg med en längd som underskrider 15 meter hör till klass I, fartyg med en längd av minst 15 meter men under 24 meter hör till klass II samt fartyg med en längd av minst 24 meter till klass III,

20) *fångstområde I* sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, *fångstområde II* havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59 00' nordlig bredd, och *fångstområde III* de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57 44,8' nordlig bredd,

21) *utbildning* examen eller del därav som krävs för utfärdande eller förnyande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som nämns i denna lag eller i författningar som utfärdats med stöd av den, om vilka det föreskrivs i yrkeshögskolelagen (932/2014) eller med stöd av den, lagen om yrkesutbildning eller med stöd av den eller i föreskrifter som meddelats med stöd av ovan nämnda lagar, eller annan utbildning som Trafiksäkerhetsverket har godkänt med stöd av denna lag,

22) *sjötjänstgöring* tjänstgöring på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg, pråmar eller vajerfärjor som inte är fritt styrbara såsom hörande till fartygspersonalen eller i form av handledd praktik; som sjötjänstgöring kan också räknas tjänstgöring på sådana nöjesfartyg vars bruttodräktighet är över 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*; vid beräkningen av sjötjänstgöring som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars period ombord som en månad,

23) *maskineffekt* framdrivningsmaskineriets största sammanlagda kontinuerliga nominella effekt, angiven i kilowatt, enligt besiktningensbeviset eller något annat officiellt dokument,

24) *effekttal* det tal som fås genom att de disponibla ångpannornas största tillåtna drifttryck och produkterna av effektens talvärden adderas, varvid med drifttryck avses övertryck, angivet i bar, och med effekt den värmeenergi som under tidsenheten överförs i vätska och ånga, angiven i megawatt.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3 §

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis

De som arbetar ombord på ett fartyg ska ha behörighet enligt detta kapitel.

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörighet enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna. Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet.

Den som har ett behörighetsbrev för befäl eller certifikat över specialbehörighet i lastoperationer på tankfartyg som utfärdats av en behörig myndighet i någon annan stat, och som arbetar ombord på ett fartyg under finländsk flagg, ska ha ett kompetensbevis över erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet.

När ett finskt fartyg har bortfraktats åt en utlänning för att användas i trafik mellan de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet på sådana villkor att den utländska befraktaren kan bestämma om fartygets användning för sjöfart, ska fartygets befälhavare ha ett behörighetsbrev enligt denna lag och vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis. Den övriga fartygspersonalen ska ha ett sådant behörighetsbrev som deras respektive uppgifter förutsätter och vid behov ett certifikat över specialbehörighet och motsvarande kompetensbevis.

4 §

Behörighetskrav för befälhavare på last- och passagerarfartyg

Befälhavaren på ett passagerarfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används på ett namngivet och avgränsat område inom fartområde I i inrikes fart, ska ha förarbrev eller förarbrev A för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används inom fartområde I i inrikes fart, ska ha förarbrev eller förarbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg med en bruttodräktighet under 100, som används inom fartområdena II och III i inrikes fart, ska ha fullgjort utbildningen för skeppare i inrikes fart och ha tjänstgjort fyra månader till sjöss. Utbildningen och sjötjänstgöringen för skeppare i inrikes fart ska styrkas genom ett intyg utfärdat av Trafiksäkerhetsverket och de kan ersättas med skepparbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett lastfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 100 men under 500 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg.

Befälhavaren på ett passagerarfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 300 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg. Av befälhavaren på ett passagerarfartyg som används i inrikes fart inom fartområde III krävs därtill minst 12 månaders sjötjänstgöring som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett passagerarfartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 300 men under 500 ska ha skepparbrev för inrikes fart eller skepparbrev B för fiskefartyg och ha tjänstgjort 12 månader till sjöss som styrman eller befälhavare.

Befälhavaren på ett fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 500 men under 1 000 ska ha vaktstyrmansbrev eller skepparbrev A för fiskefartyg. Av befälhavaren på passagerarfartyg krävs därtill minst 12 månaders sjötjänstgöring som styrman eller befälhavare.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Befälhavaren på ett fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet om minst 1 000 men under 3 000 ska ha överstyrmansbrev eller vaktstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet under 500 i Östersjötrafik eller närtrafik ska ha behörighetsbrev för befälhavare i närtrafik.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet under 500 i Europatrafik eller fjärrtrafik ska ha överstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet om minst 500 men under 3 000 ska ha överstyrmansbrev och ha tjänstgjort 36 månader till sjöss som styrman eller 24 månader som styrman, varav minst 12 månader som överstyrman.

Befälhavaren på ett fartyg med en bruttodräktighet om 3 000 eller mera ska ha sjökaptensbrev.

5 §

Behörighet för maskinbefäl på ång- och motorfartyg

Den som hör till maskinbefälet på ett motorfartyg ska ha ett behörighetsbrev för motorfartyg och på ångfartyg för ångfartyg.

6 §

Behörighetskrav för maskinchef på last- och passagerarfartyg

Fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef endast på fartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöverplatsen.

På fartyg i inrikes fart med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt ska maskinchefen ha maskinskötarbrev.

Maskinchefen på ett fartyg i inrikes fart med en maskineffekt av minst 750 kilowatt men under 3 000 kilowatt ska ha vaktmaskinmästarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt i östersjötrafik och närtrafik ska ha maskinskötarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på fartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt i Europatrafik och fjärrtrafik ska ha vaktmaskinmästarbrev och ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss som maskinmästare.

Maskinchefen på ett fartyg i internationell fart med en maskineffekt av minst 750 kilowatt men under 3 000 kilowatt ska ha minst behörighetsbrev för maskinchefer på fartyg med en maskineffekt under 3 000 kilowatt.

Maskinchefen på ett fartyg med en maskineffekt av minst 3 000 kilowatt ska ha övermaskinmästarbrev.

Maskinchefen på ett ångfartyg ska ha ett behörighetsbrev i enlighet med ångpannornas totala effekttal.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Närmare bestämmelser om det behörighetsbrev som krävs av driftsövervakare av tryckbärande anordning på fartyg och om hur användare av tryckbärande anordningar ska göras förtroagna med uppgiften utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad framför hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

8 §

Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg

Befälhavaren på ett fiskefartyg i klass I ska ha förarbrev B för fiskefartyg i fångstområde I och II och förarbrev A för fiskefartyg i fångstområde III.

Befälhavaren på ett fiskefartyg i klass II ska ha förarbrev A för fiskefartyg.

Styrmannen på ett fiskefartyg i klass III ska ha skepparbrev B för fiskefartyg och befälhavaren ska ha skepparbrev A för fiskefartyg.

Fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef endast på fiskefartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är så placerade att fartyget kan styras från manöverplatsen.

På ett fiskefartyg med en maskineffekt av minst 350 kilowatt men under 750 kilowatt ska en medlem av besättningen ha maskinskötarbrev.

Om fiskefartyget har en maskineffekt av minst 750 kilowatt, ska maskinchefen ha vaktmaskinmästarbrev.

Den som har genomgått säkerhetsutbildning för tjänstgöring på fiskefartyg och som har

1) vaktstyrmansbrev kan tjänstgöra som styrman på fiskefartyg i klass III på Östersjön; befälhavare på fiskefartyg i klass III ska därtill ha tjänstgjort 12 månader som styrman, varav minst sex månader som styrman eller befälhavare på fiskefartyg med en längd av 12 meter eller mer,

2) skepparbrev för inrikes fart kan tjänstgöra som befälhavare på ett sådant fiskefartyg vars framförande kräver förarbrev A för fiskefartyg,

3) förarbrev kan tjänstgöra som befälhavare på ett sådant fiskefartyg vars framförande kräver förarbrev B för fiskefartyg.

9 §

Behörighetskrav för radiooperatörer

Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av informationssamhällsbalken (917/2014) utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

10 §

Befälhavarens minimiålder

Den som är befälhavare på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år. Befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.

11 §

Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet

Förpliktelserna enligt rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, nedan *direktivet om båtförarcertifikat*, rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, nedan *direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis*, och rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis, nedan *direktivet om varutransporter på vattenvägar*, är i kraft i Finland. På fartygsbefälhavare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte bestämmelserna om villkoren för att erhålla förarbevis, kraven på rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller examenskrav i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om varutransporter på vattenvägar.

12 §

Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet och för in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Kommunikationsverket utfärdar dock behörighetsbrev enligt 9 § i enlighet med det internationella radioreglemente som utgör bilaga till Internationella teleunionens (ITU) konvention (FördrS 94/1996).

För utfärdandet av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfyller de behörighetsvillkor som gäller för behörighetsbrevet eller certifikatet. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och den utredning som behövs för utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

För erhållande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det dessutom att Trafiksäkerhetsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts enligt 11 kap. 1 och 3 §.

För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen, sjöarbetskonventionen från 2006 (FördrS 51 och 52/2013), direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver samt det internationella radioreglemente som utgör bilaga till Internationella teleunionens konvention får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet samt om behörighets- och specialbehörighetsvillkor. Närmare bestämmelser om de behövliga nationella behörighetsbreven och behörighets-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

villkoren samt om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket fastställer formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter för genomförande av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) riktlinjer och rekommendationer om specialbehörighet, om innehållet i och ordnandet av utbildning för dem samt om krav på förtrogenhetsutbildning. Trafiksäkerhetsverket får också utfärda närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

13 §

Specialutbildning

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialutbildning enligt fartygets egenskaper eller enligt arbetsuppgifterna.

De som arbetar ombord på fiskefartyg ska ha säkerhetsutbildning.

Närmare bestämmelser om kraven gällande specialutbildning och förtrogenhetsutbildning enligt fartygstypen på passagerarfartyg och tankfartyg och enligt fartygspersonalens arbetsuppgifter får utfärdas genom förordning av statsrådet. För genomförande av STCW-konventionen, SOLAS-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om säkerhets-, brandbekämpnings- och sjukvårdsutbildning.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildning för däcksmän samt om säkerhetsutbildning för personer som arbetar ombord på fiskefartyg.

14 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Behörighetsbreven och certifikaten över specialbehörighet gäller för viss tid eller tills vidare. För genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om giltighetstider för behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet. Närmare bestämmelser om giltighetstiderna för de nationella behörighetsbreven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

När behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet förnyas ska sökanden lägga fram utredning om att han eller hon har bevarat sin yrkeskompetens. Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utredning om bevarad yrkeskompetens.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om den specialutbildning, utbildning ombord på fartyg och arbetserfarenhet som krävs för förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om förfarandena vid övergångsperioder.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

15 §

Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 3 § avsett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med kompetensbeviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, förste maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg.

Ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som överensstämmer med STCW-konventionen och som en behörig myndighet i en EES-stat har utfärdat ska erkännas.

Trafiksäkerhetsverket kan erkänna ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet utfärdat av en behörig myndighet i en annan stat om

- 1) staten är fördragsslutande part i STCW-konventionen,
- 2) staten har påvisat för IMO:s sjösäkerhetskommitté att den har genomfört bestämmelserna i konventionen,
- 3) Europeiska kommissionen har erkänt statens utbildnings- och certifieringssystem,
- 4) Trafiksäkerhetsverket och den behöriga myndigheten i staten i fråga har ingått eller bereder en bilateral förbindelse om erkännande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

Kompetensbevis för befattningen som befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare på ett fartyg kan dock beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland till den del den har betydelse för befattningen.

Kompetensbevisen ska utfärdas i enlighet med regel I/2.7 och I/2.8 i STCW-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket får för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk meddela närmare föreskrifter om de dokument som ska bifogas till ansökan om kompetensbevis.

16 §

Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas

Trafiksäkerhetsverket får tillåta att en sjöfarare arbetar ombord på ett finskt fartyg i högst tre månader utan ett erkänt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet, om sjöfararen har ett giltigt behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en part i STCW-konventionen i enlighet med konventionens bestämmelser och som berättigar till arbete i befattningen i fråga och ansökan om erkännande av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet har gjorts, om inte arbetandet äventyrar fartyget, miljön eller människoliv.

En förutsättning för arbete ombord är att sjöfararen har ett intyg från Trafiksäkerhetsverket över att ansökan om kompetensbevis mottagits.

Om Trafiksäkerhetsverket fattar ett nekande beslut om beviljande av kompetensbevis, upphör rätten att arbeta i följande hamn.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

17§

Erkännande av andra behörighetsbrev än sådana som överensstämmer med STCW-konventionen

Trafiksäkerhetsverket kan på skriftlig begäran utfärda ett intyg över erkännande också för en sökande som har ett behörighetsbrev för däck- eller maskinbefäl som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat och som inte baserar sig på STCW-konventionen. Yrkeskompetens för inre farvatten ska dock erkännas i enlighet med direktivet om båtförarcertifikat.

Vid erkännandet ska lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) tillämpas. I fråga om yrkespersoner inom sjöfarten är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt den lagen.

En förutsättning för att utöva yrket är sådan språkkunskap som behövs i befattningen i Finland.

18 §

Förvaring och uppvisande av certifikat och dokument

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis och intyg över behörighet ska förvaras i original ombord på det fartyg där innehavaren av dokumentet arbetar. Innehavaren ska visa upp behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet, kompetensbeviset eller intyget över behörighet, om en behörig myndighet kräver det och dess existens inte kan styrkas på något annat sätt.

11 kap.

Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

1 §

Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten

Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart enligt STCW-konventionen som Trafiksäkerhetsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Trafiksäkerhetsverket har bedömt och godkänt i enlighet med konventionen.

Utbildningsanordnaren ska ansöka om godkännande hos Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket bedömer om utbildningsanordnaren uppfyller kraven enligt STCW-konventionen, eller i de fall som avses i 3 mom. kraven enligt 2 §. Utifrån bedömningen godkänner Trafiksäkerhetsverket de utbildningsanordnare som uppfyller kraven. Bedömningen kan innefatta en bedömning av de lokaler och den utrustning som används för utbildningen.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl godkänna också en utbildningsanordnare som ger en sådan utbildning som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart som inte överensstämmer med STCW-konventionen.

Godkännandet ges tills vidare eller av särskilda skäl för viss tid.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Närmare bestämmelser om krav på utbildningsanordnare får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för godkännande och om de dokument som ska bifogas ansökan.

2 §

Förutsättningar för att godkänna anordnare av utbildning som inte överensstämmer med STCW-konventionen

En utbildningsanordnare som avses i 1 § 3 mom. som godkänns av särskilda skäl ska ha

- 1) undervisningspersonal som har god yrkesmässig kompetens inom det delområde av sjöfarten som utbildningen gäller samt den kunskap och skicklighet som uppgiften kräver, och
- 2) ett kvalitetsstyrningssystem.

3 §

Godkännande av utbildning inom sjöfarten

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan utbildningar som uppfyller kraven i STCW-konventionen och av särskilda skäl andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. En utbildning ska godkännas innan den inleds.

För att en utbildning ska godkännas förutsätts det att

- 1) utbildningsanordnaren har en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de undervisningsmetoder, förfaranden och undervisningsmaterial som behövs för uppfyllandet av kompetenskraven,
- 2) utbildningsanordnaren har sådana lokaler och sådan utrustning som utbildningen förutsätter, och
- 3) en utbildning som kan godkännas av särskilda skäl med stöd av 1 mom. uppfyller kraven enligt IMO:s eller Internationella arbetsorganisationens (ILO) regler och rekommendationer eller enligt andra internationella förpliktelser, eller de nationella krav som föreskrivits med stöd av denna lag eller som ingår i de examensgrunder som Utbildningsstyrelsen har fastställt, och som syftar till att säkerställa en tillräcklig nivå på utbildningen.

Om utbildningskraven ändras väsentligt, ska en ny ansökan om godkännande göras. Trafiksäkerhetsverket ska informera utbildningsanordnarna om väsentliga ändringar i utbildningskraven.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen, i första hand genom att tillämpa STCW-konventionen eller IMO:s eller ILO:s regler och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket får även meddela närmare föreskrifter om förfarandet för godkännande och om vilka dokument som ska bifogas ansökan.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4 §

Bedömning

Trafiksäkerhetsverket får utvärdera de utbildningsanordnare och den utbildning som verket godkännt. Vid utvärderingen kontrolleras att utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 1–3 §.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de dokument som behövs vid utvärderingen.

5 §

Utbildningsanordnares anmälningsplikt

En godkänd utbildningsanordnare ska omedelbart informera Trafiksäkerhetsverket om ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan enligt 1 eller 3 § eller som sökanden annars gett.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska sändas till Trafiksäkerhetsverket.

12 kap.

Tillståndspliktig luftfart

1 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell luftfart (FördrS 11/1949),
- 2) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,
- 3) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,
- 4) *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats,
- 5) *lufttrafikförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen,
- 6) *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Lufttrafik

För lufttransport av passagerare, gods eller post mot betalning eller annan ersättning (*lufttrafik*) krävs operativ licens enligt lufttrafikförordningen.

Trafiksäkerhetsverket beviljar operativa licenser på ansökan. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs det att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av sökandens verksamhet har gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva lufttrafik.

De luftfartyg som lufttrafikföretag använder ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder registreras i en annan medlemsstat, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt.

3 §

Lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland

För bedrivande av lufttrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland krävs en operativ licens som beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även andra än ovan avsedda innehavare av en operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik.

4 §

Reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer

Om inte något annat följer av 5 §, krävs för trafiktillstånd för sådan regelbunden lufttrafik som avses i lufttrafikförordningen mellan Finland och tredje land (*reguljär flygtrafik*) att

- 1) lufttrafikföretaget har en operativ licens enligt 2 § och är etablerat i Finland,
- 2) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller
- 3) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett certifikat enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen som berättigar till att bedriva kommersiell trafik med luftfartyg, nedan *drifttillstånd*, och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafikvillkor.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket kan särskilt intyga ett lufttrafikföretags trafikrättighet.

5 §

Utdelning av begränsade trafikrättigheter

För reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer behövs trafiktillstånd om utövandet av trafikrättigheter begränsas i ett luftfartsavtal.

Trafiksäkerhetsverket beviljar trafiktillstånd på ansökan. Om det finns ett begränsat antal trafiktillstånd och trafiktillstånd inte kan beviljas alla sökande, ska beslutet basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrensen och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom Europeiska unionen.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de utredningar utifrån vilka de sökande jämförs.

6 §

Icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer

Ett lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en EES-stat får flyga enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar (*icke-reguljär flygtrafik*) mellan Finland och tredjeländer utan något särskilt tillstånd. Om ett lufttrafikföretag som bedriver reguljär trafik enligt 4 § kräver det, kan Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av icke-reguljär flygtrafik, om det medför sådana ekonomiska olägenheter för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet som inte kan betraktas som obetydliga, och om det lufttrafikföretag som bedriver icke-reguljär flygtrafik med sin verksamhet kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik.

Av lufttrafikföretag från tredjeländer krävs tillstånd för att flyga i icke-reguljär trafik mellan Finland och tredjeländer. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja tillstånd, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Trafiktillståndsverket kan vägra bevilja tillstånd om det finns anledning att misstänka att

- 1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,
- 2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,
- 3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av reguljär flygtrafik som föreskrivs i 4 och 5 §, eller
- 4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd enligt 2 mom. och om de dokument med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor får utgöra av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i EES-staterna eller på ömsesidighet. I föreskrifterna ska beaktas Europeiska unionens lagstiftning om bedrivande av icke-reguljär flygtrafik och dessutom

- 1) de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,
- 2) ECAC:s rekommendationer,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3) internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

7 §

Flygtrafik över finskt territorium

För reguljär och icke-reguljär flygtrafik över finskt territorium krävs tillstånd, om inte något annat avtalas mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat på grundval av ett bilateralt eller multilateralt avtal.

I andra än de fall som avses i 1 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för reguljär flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att

- 1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,
- 2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart, eller
- 3) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

8 §

Bruksflygtillstånd

Bestämmelser om användning av luftfartyg för specialuppgifter (*specialluftfart*) finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygdriftförordningen*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs drifttillstånd för specialluftfart (*bruksflygtillstånd*). Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan bruksflygtillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Något bruksflygtillstånd krävs inte om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan EES-stat visar att den uppfyller de krav på tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den staten ställs på motsvarande verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dock ställa sådana icke-diskriminerande villkor som behövs för att säkerställa att verksamheten är säker.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter:

- 1) flygningar för bogsering av segelflygplan,
- 2) flygningar för fallskärmshoppning,
- 3) flygningar för övervakning av skogsbränder,
- 4) statlig eller militär luftfart,
- 5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,

2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,

3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,

4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa på högst 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat bruksflygtillstånd, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

9 §

Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och har anvisningar som gäller verksamheten.

10 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

En innehavare av ett drifttillstånd som avses i artikel 8.2 i EASA-förordningen ska förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

13 kap.

Behörigheter och utbildning för flygbesättningar

1 §

Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg

Bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygbesättningsförordningen*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter samt medicinsk lämplighet.

Piloter för fjärrstyrda luftfartyg ska ha certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.

Med avvikelse från 1 mom. behöver inte andra medlemmar av luftfartygets flygbesättning än luftfartygets befälhavare ha de certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver när det rör sig om skolflygningar eller kontrollflygningar för erhållande av sådana certifikat, behörigheter eller godkännanden.

2 §

Beviljande av persontillstånd för luftfart

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan ett tillstånd som avses i 1 § om sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, skicklighet, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för certifikatet i fråga. Trafiksäkerhetsverket inför uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka tillståndet. Ett medicinskt intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum som Trafiksäkerhetsverket godkänt.

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha det. En sökande kan anses vara olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

3) annars genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

I tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som behövs för upprätthållande av flygsäkerheten.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter kan Trafiksäkerhetsverket ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

För att säkerställa flygsäkerheten får Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, meddela närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

3 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och bestämmelserna i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Ett medicinskt intyg beviljas för viss tid enligt de standarder och rekommendationer som avses i 1 mom., om det inte finns särskilda skäl att avvika från detta. För att ett medicinskt intyg ska beviljas och förnyas krävs det att personen godkänts vid en undersökning av en flygläkare.

4 §

Utländska tillstånd

Trafiksäkerhetsverket erkänner persontillstånd som beviljats utomlands och som krävs för en viss uppgift i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Trafiksäkerhetsverket kan godkänna ett tillstånd som beviljats utomlands om förutsättningarna enligt detta kapitel uppfylls.

5 §

Flygelev

En flygelev får flyga ensam endast när

- 1) flyginstruktören ger tillstånd till detta och övervakar flygningen,
- 2) flygeleven vid ensamflygningen av ett flygplan, en helikopter, en autogiro och ett luftskepp är 16 år gammal och vid ensamflygningen av ett segelflygplan och en ballong är 14 år gammal,
- 3) flygeleven har ett medicinskt intyg.

6 §

Utbildning för flygbesättning

Bestämmelser om flygundervisning och teoriundervisning för att förvärva tillstånd, kvalifikationer, behörigheter och godkännanden för flygbesättning på luftfartyg och hålla dem i kraft finns i EASA-förordningen och i flygbesättningsförordningen. I de fall då de förordningarna inte ska

Betänkande KoUB 3/2018 rd

tillämpas krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd för utbildning för flygbesättning (*utbildningstillstånd*). Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan utbildning som avses i 1 mom. utövas efter anmälan eller utan tillstånd, om motsvarande utbildningsverksamhet enligt Europeiska unionens lagstiftning får utövas efter anmälan eller utan tillstånd och om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om flygbesättning i fråga om

- 1) sådan utbildningsverksamhet enligt 2 mom. som får utövas efter anmälan,
- 2) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd,
- 3) materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används vid utbildningen,
- 4) drifthandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram för innehavare av flygutbildningstillstånd,
- 5) de uppgifter om utbildningen som ska lämnas till myndigheterna.

AVDELNING III

Service

1 kap.

Persontransporttjänster

4§

Försorg om luftfartyg, passagerare och gods

Luftfartygets befälhavare och besättning är skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda fartyget samt personer och gods ombord.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

2 a §

Tillgång till tjänster på någon annans vägnar

En leverantör av mobilitets- och kombinationstjänster och en aktör som på dess vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem ska ge andra leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster tillgång till sina biljett- och betalningssystem via försäljningsgränssnittet eller vid behov ge tillgång till systemen via någon annan elektronisk kanal, samt möjliggöra att de leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har rätt till tillgång, på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar, skaffar biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till användning av mobilitetstjänster med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto hos den som använder tjänsten.

Den som ger ut en biljett för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor ska ge leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster tillgång till tjänstesystemet via ett befintligt gränssnitt eller någon annan elektronisk kanal, och på det sättet möjliggöra att de leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster som har rätt till tillgång, på begäran av dem som använder tjänsten och på deras vägnar, skaffar biljettprodukter eller andra produkter som berättigar till rabatter, ersättningar eller andra specialvillkor med utnyttjande av identifierings- och användaruppgifter för ett befintligt användarkonto hos den som använder tjänsten. Om den som för ett register i anslutning till grunderna för bestämmande av en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor är någon annan än den som ger ut biljetten, ska registerföraren och den som ger ut biljetten tillsammans se till att uppgifter om bestämningsgrunden är tillgängliga i den omfattning som behövs för att genomföra en kundhändelse på någon annans vägnar.

I samband med sådana kundhändelser på någon annans vägnar som avses i 1 och 2 mom. får personuppgifter endast behandlas i den omfattning som behövs för styrkande av någons identitet och för att genomföra kundhändelsen. Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag ska identiteten kunna styrkas på ett särskilt tillförlitligt sätt då tillgång till tjänster på någon annans vägnar grundas eller ändras väsentligt. Identiteten ska kunna styrkas också i samband med en kundhändelse på någon annans vägnar.

Tillgång till ett gränssnitt eller system enligt 1 och 2 mom. ska ges utan några villkor som begränsar användningen. I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor har dock rätt att enligt på förhand angivna kriterier och villkor bedöma tillförlitligheten hos en sådan leverantör av en mobilitets- eller kombinationstjänst som har rätt till tillgång. Tillgång till uppgifter får inte nekas, om den aktör som begär tillgång har ett tillstånd, ett godkännande, en auditering eller en certifiering för verksamheten i fråga som beviljats av en myndighet eller för motsvarande ändamål av en tredje part som myndigheten befullmäktigat, eller om det annars visas att verksamheten motsvarar en allmänt tillämpad standard eller allmänt accepterade villkor inom branschen. Den som nekas tillgång ska ges sakligt motiverade skäl till detta.

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt sådana i 2 mom. avsedda utgivare av

Betänkande KoUB 3/2018 rd

biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor som endast erbjuder andra persontransporttjänster än sådana som en i IV avd. 1 kap. 3 och 4 § avsedd behörig myndighet upphandlar enligt denna lag eller upphandlingslagen eller som enheter inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster upphandlar enligt den lagen, får avvika från kravet i 1 mom. om det inte är tekniskt ändamålsenligt och ändamålsenligt att uppfylla det till följd av att företaget eller dess verksamhetsområde är litet.

En tjänsteleverantör som är skyldig att ge tillträde till ett gränssnitt enligt 1 eller 2 mom. och en leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som utnyttjar gränssnittet ska samarbeta för att möjliggöra de behövliga praktiska arrangemangen. Tillgången ska vara tillräckligt omfattande för att de som tillhandahåller mobilitets- och kombinationstjänster ska kunna tillhandahålla tjänster obehindrat och effektivt.

4 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 1, 2 och 2 a § och de stödtjänster, de användarvillkor, de programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 1, 2 och 2 a § ska se till att det kan ske utan att vare sig datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 2 a § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

3 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

2 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 35 dagar och vid ett förfarande i två steg minst 30 dagar.

De tidsfrister för lämnande av anbud som avses i 3 mom. får förkortas med fem dagar om den behöriga myndigheten godkänner att anbud lämnas i elektronisk form på det sätt som avses i 62 § 1 mom. i upphandlingslagen.

Tidsfristerna enligt 3 mom. får förkortas om det i praktiken är omöjligt att iaktta tidsfristerna i dessa förfaranden till följd av en brådska som den behöriga myndigheten bestyrker på behörigt sätt. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden dock vara minst 15 dagar. Vid ett förfarande i två steg ska minst 15 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i två steg ska anbudstiden vara minst 10 dagar.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Anbudstiden vid öppet förfarande kan förkortas till minst 15 dagar och vid selektivt förfarande och förhandlat förfarande till minst 10 dagar, om den behöriga myndigheten har sänt en förhandsannons för publicering på det sätt som föreskrivs i 61 §.

8 §

Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska den behöriga myndigheten ingå ett i artikel 3.1 i trafikavtalsförordningen avsett avtal om offentlig tjänsteupphandling. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i förordningen. Ett avtal om offentlig tjänsteupphandling kan ingås och beslutet verkställas tidigast 14 dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförfarandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid ingås också tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på den behöriga myndigheten är absolut nödvändigt. Väntetid behöver inte iakttas, om upphandlingskontraktet sluts med den trafikidkare som lämnat det enda godtagbara anbudet och det i anbudsförfarandet inte längre deltar andra anbudsgivare eller anbudssökande vars ställning kan påverkas av valet av avtalspart.

11 §

Allmän trafikplikt inom luftfarten

Trafikverket beslutar om införande av sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 16 i flygtrafikförordningen. Trafikverket kan besluta om begränsningar enligt flygtrafikförordningen för en rutt som omfattas av allmän trafikplikt om det behövs för att säkerställa trafik på rutten i fråga.

4 kap

Offentligt stöd för trafiktjänster

1 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

3) andra än trafikidkare för utveckling, planering och forskning som gäller transporttjänster.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

5 kap.

Förmedlings- och kombinationstjänster

1 §

Anmälningsplikt

Den som tillhandahåller en förmedlings- eller kombinationstjänst ska göra en anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket. I anmälan ska ingå en beskrivning av de tjänster som tillhandahålls samt tjänsteleverantörens kontaktuppgifter.

2 §

Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster

Utöver det som föreskrivs om passagerarrättigheter någon annanstans i lag ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster då avtalet sluts ge passagerarna information om vem de kan vända sig till under de olika skedena av resekedjan och efter varje skede, om tjänsten inte utförs i enlighet med den bekräftelse passageraren fått.

AVDELNING IV

Myndigheter och tillsyn

1 kap.

Myndigheternas verksamhet

2 §

Trafikverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

Trafikverket gör den information och de undersökningar det får del av allmänt tillgängliga i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Den öppna informationen ska vara i sådan form att enskilda användare inte kan identifieras och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjöundeå, Tusby och Vanda.

7 §

Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik

De behöriga myndigheter som avses i EU:s förordning om internationell busstrafik är Trafiksäkerhetsverket och den behöriga myndigheten i landskapet Åland. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet är de behöriga kontrollmyndigheter som avses i artiklarna 4.3, 18.2 och 19 i förordningen.

8 §

Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter

Kommunikationsministeriet begär av kommissionen ett sådant förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter som avses i artikel 10 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik. Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om de åtgärder som enligt 4 punkten i den artikeln ska vidtas i fråga om de egna trafikidkarna för den tid kommissionen har beviljat ett förfarande för skyddsåtgärder.

9 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag om behörigheten för konsumenttvistenämnden och den nämnd som avses i 30 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) är konsumentombudsmannen och Trafiksäkerhetsverket

1) behöriga myndigheter enligt artikel 28.1 och 28.3 i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport,

2) de organ som svarar för verkställigheten enligt artikel 16.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar samt om upphävande av förordningen (EES) nr 295/91,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3) de organ som avses i artikel 30.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2001 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

4) behöriga organ enligt artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,

Trafiksäkerhetsverket är det organ som svarar för verkställigheten enligt artikel 14.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Konsumentombudsmannen utövar allmän tillsyn över tillämpningen av de EU-förordningar om passagerares rättigheter som anges i 2 mom. i fråga om passagerare som är konsumenter. Trafiksäkerhetsverket utövar allmän tillsyn över tillämpningen av de förordningar som nämns i 2 och 3 mom. i fråga om affärsresenärer och resenärer med nedsatt rörlighet. Trafiksäkerhetsverket är också behörigt att ge rekommendationer till avgöranden med anledning av besvär som baserar sig på EU:s förordningar om passagerares rättigheter i fråga om passagerare som inte är konsumenter eller som har funktionshinder eller nedsatt rörlighet. I Trafiksäkerhetsverkets förslag till avgörande får ändring inte sökas genom besvär.

Trafiksäkerhetsverket har dessutom behörighet att behandla besvär anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i avdelning III 1 kap., med undantag för ärenden där konsumenttvistesenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistesenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

13 §

Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal

Trafiksäkerhetsverket beviljar transporttillstånd för sådan tillfällig internationell persontransport med buss utomlands som baserar sig på ett bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat och beviljar på bilaterala avtal baserade tillstånd för rutter som överskrider riksgrensarna samt tillstånd för godstransport.

15 §

Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, övervakningsutrustning inom vägtrafiken och arbetstid för förare som är egenföretagare

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, svarar Trafiksäkerhetsverket för myndighetsuppgifter enligt följande EU-förordningar och avtal:

- 1) färdskrivarförordningen,
- 2) kör- och vilotidsförordningen,
- 3) den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, nedan AETR-avtalet.

Polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheterna är tillsynsmyndigheter i fråga om de EU-förordningar och AETR-avtalet som avses i 1 mom.

Arbetarskyddsmyndigheten övervakar efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § som gäller förare som är egenföretagare.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

16 §

Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik

Undervisnings- och kulturministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Försvarsmakten är behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Undervisnings- och kulturministeriet svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som ministeriet godkännt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. För ordnandet och övervakningen av prov inom den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkännt samt för utfärdande av intyg enligt II avd. 3 kap. 7 § 2 mom. svarar en arbetslivskommission som avses i 120 § 3 mom. 1 punkten i lagen om yrkesutbildning.

Trafiksäkerhetsverket svarar för tillsynen över den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som verket godkännt samt över ordnandet och övervakningen av prov som hör till utbildningen. Trafiksäkerhetsverket får ordna examination och övervakning av prov samt utfärda intyg i samband med förarexamensverksamheten eller fristående från den genom att beställa de behövliga tjänsterna med iakttagande av bestämmelserna om skötsel av förarexamensuppgiften som en serviceuppgift i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Verket kan förena uppdraget att utöva tillsyn över ett utbildningscentrum med tjänster som avser examination och övervakning av prov.

Försvarsmakten får ordna och övervaka ett prov som avses i II avd. 3 kap. 7 §, om en i 10 § 1 mom. i det kapitlet avsedd enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning har varit utbildningscentrum.

En tillsynsmyndighet som avses i 2–4 mom. och företrädare för dem som utför uppgifter enligt avtal har rätt att för genomförande av tillsynen följa med undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. Myndigheternas företrädare har rätt att följa med prov för att säkerställa att de genomförs och förlöper på behörigt sätt. Ett utbildningscentrum ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan genomföras på behörigt sätt. Inspektioner får inte företas i lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iaktas.

Närmare föreskrifter om ordnandet av tillsynen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

17 §

Behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Då verket fullgör sin uppgift ska det höra den delegation för sjömansärenden som avses i 13 kap. 23 § i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) i ärenden som hör till dess behörighet.

Trafiksäkerhetsverket ska sända de meddelanden som förutsätts i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer och andra fördragsslutande parter i STCW-konventionen.

Närmare bestämmelser om de meddelanden som ska sändas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

18 §

Beviljande av vissa tillstånd som avses i flygbesättningsförfordningen

En flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket utfärdar sådana medicinska intyg som avses i flygbesättningsförfordningen.

Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum.

En godkänd flygläkare eller företagsläkare ska sända ett utlåtande över medicinsk lämplighet samt en kopia av ett intyg över medicinsk lämplighet eller en medicinsk rapport för kabinbesättning till Trafiksäkerhetsverket.

Kabinbesättningsintyg beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för uppgiften.

2 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

1 §

Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt

Trafiksäkerhetsverket har för fullgörandet av uppgifterna enligt denna lag och för övervakningen av efterlevnaden av lagen och av Europeiska unionens förordningar rätt att få tillträde till lokaler och områden på driftsstället hos en tjänsteleverantör enligt denna lag, till fordon och lokaler som används i yrkesmässig trafik för att kunna genomföra kontroller. Rätten till tillträde gäller dock inte lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Trafiksäkerhetsverket kan ta hjälp av utomstående experter om det behövs för att genomföra tillsynen. En utomstående expert ska vara insatt i det delområde tillsynen gäller. En utomstående expert får inte företa inspektioner i lokaler som används för permanent boende. Ansvar för tillsynen kvarstår hos Trafiksäkerhetsverket. I ett avtal mellan Trafiksäkerhetsverket och experten avtalas det om uppgifternas innehåll och andra behövliga frågor för skötseln av uppgiften. Trafiksäkerhetsverket övervakar den utomstående experten då han eller hon fullgör sin uppgift. Verket ska säga upp avtalet med en expert som då han eller hon utför sin uppgift inte följer avtalet mellan verket och experten och andra direktiv som ges i samband med övervakningen eller annars underlåter att sköta uppgifterna på behörigt sätt eller agerar i strid med lagen.

En utomstående expert har rätt till en skälig ersättning av Trafiksäkerhetsverket för de uppgifter han eller hon utför.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Dessutom har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som ansöker om eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person har innehaft ställning av organisationsanknuten person, som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag. Trafiksäkerhetsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt II avd. 1 kap. 14 §, en utövare av spårbunden stadstrafik enligt II avd. 6 kap., en utövare av anmälningspliktig verksamhet enligt II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 § och om en tillhandahållare av anmälningspliktig förmedlings- eller kombinationstjänst enligt III avd. 5 kap. 1 §. Rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

3 §

Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

Om Trafiksäkerhetsverket har särskilda skäl att misstänka att innehavaren av ett persontillstånd inte uppfyller förutsättningarna för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet eller hälsotillstånd, kan verket förutsätta att innehavaren genom ett prov, en läkarundersökning eller någon annan undersökning visar att han eller hon fortfarande uppfyller förutsättningarna och inom utsatt tid lämnar in ett intyg eller en annan utredning över ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller en sådan annan undersökning till Trafiksäkerhetsverket.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd ska informera Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kommer till hans eller hennes kännedom som inverkar på hans eller hennes behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndsinnehavares behörighet påverkar innehavarens förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska innehavaren underrätta sin arbetsgivare om ändringarna i behörigheten. Den som söker ett persontillstånd är skyldig att informera en järnvägläkare som avses i IV avd. 3 kap. 1–4 §, en järnvägopsykiolog som avses i 2 § i det kapitlet, en sjömansläkare som avses i 3 § i det kapitlet, en flygläkare som avses i 4 § i det kapitlet, en företagsläkare eller Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kommit till sökandens kännedom och som inverkar på sökandens behörighet, i enlighet med hurdan bedömning av en läkare eller psykolog den behörighet som saken gäller förutsätter.

Den som söker eller innehar ett tillstånd svarar för avgifter och andra kostnader med anledning av granskningar, undersökningar och prov enligt 1 och 2 mom.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3 a §

Persontillstånd som förkommer eller förstörs

Ett körtillstånd för taxiförare enligt II avd. 3 kap. 1 §, ett yrkeskompetensbevis och en anteckning enligt 13 § i det kapitlet samt ett förarbevis enligt 7 kap. 3 § i den avdelningen utfärdas i ett originalexemplar. Trafiksäkerhetsverket kan ge ett dubblettexemplar av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts och begär ett dubblettexemplar.

Om ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. 3 § eller en persontillståndshandling för luftfart enligt II avd. 13 kap. 1 § förkommer, stjäls eller förstörs, ersätter Trafiksäkerhetsverket den med ett nytt dokument som motsvarar originaldokumentet.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att persontillstånd har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av ursprungliga dokument.

4 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

Vid tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § om arbetstider för förare som är egenföretagare iakttar arbetarskyddsmyndigheten lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

Polisen, Tullen, gränsbevakningsväsendet och arbetarskyddsmyndigheten får till de behöriga myndigheterna i EES-länderna och i de stater som tillträtt AETR-överenskommelsen lämna ut information som framgår av färdskrivare, färdskrivarskivor eller förarkort samt eventuell annan information som behövs för att identifiera en förseelse, ett fordon eller ett fordonets förare och förarens arbetsgivare samt sådan information om påföljder som påförts för en förseelse som de har rätt eller skyldighet att lämna ut enligt bestämmelser i EU-rätten eller till följd av internationella avtal som är bindande för Finland. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får dessutom lämna ut motsvarande uppgifter om misstänkta förseelser om en behörig myndighet i någon annan stat begär det för att utreda en förseelse som inträffat i den staten. Polisen och arbetarskyddsmyndigheten får också av sådana myndigheter i andra stater som nämns ovan begära motsvarande uppgifter för att utreda en förseelse som misstänks ha inträffat i Finland.

6 §

Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken

Om det finns sannolika skäl att misstänka att ett brott som nämns i VI avd. 2 kap. 6 § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen eller andra sådana bevishandlingar som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra, tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits. En polis-, tull- eller gränsbevakningsman får också hindra föraren från att fortsätta köra, om föraren inte för tillsynsmyndigheten uppvisar de uppgifter som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen eller i artikel 12.1 i AETR-överenskommelsen.

Polisen får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i VI avd. 2 kap. 2 b §.

7 §

Ansvar för den som utövar offentlig makt

På provbedömare enligt II avd. 3 kap. 11 §, examinatorer enligt 8 kap. 2 § och flygläkare och företagsläkare enligt 1 kap. 18 § i denna avdelning och på personer som avses i 1 § 4 mom. i detta kapitel och i 3 kap. 1–4 § i denna avdelning tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjäns-ansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

3 kap.

Trafikläkarsystemet

1 §

Godkännande av järnvägläkare

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en järnvägläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för förare, om

1) sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) och har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter,

2) sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter, arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften samt de hälsokrav som gäller förare.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en järnvägläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om kompetenskrav för järnvägläkare och om upprätthållande av kompetensen.

2 §

Godkännande av järnvägspsykologer

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en järnvägspsykolog för att utföra psykologiska personbedömningar för förare, om

Betänkande KoUB 3/2018 rd

1) sökanden är legitimerad psykolog enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården,

2) sökanden har tillräcklig kännedom om arbets- och organisationspsykologi och psykologiska personbedömningar,

3) sökanden är förtrogen med bedömning av de psykiska egenskaper som krävs i uppgiften som förare och har praktisk erfarenhet av att bedöma psykiska egenskaper,

4) sökanden känner till innehållet i förarens uppgifter samt med arbetsmiljön och de trafiksäkerhetsrisker som har samband med uppgiften samt de psykiska krav som gäller förare.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en järnvägspsykolog som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om behörighetskrav för järnvägspsykologer och om upprätthållande av kompetensen.

3 §

Godkännande av sjömansläkare

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en sjömansläkare för att utföra läkarundersökningar och bedöma trafikdugligheten för fartygspersonal, om

1) sökanden är legitimerad läkare enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården och har beviljats för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter,

2) sökanden i Finland har genomgått en utbildning i arbetsförhållandena och hälsokraven inom sjöfartssektorn.

Trafiksäkerhetsverket kan förnya godkännandet för en sjömansläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om behörighetskrav för sjömansläkare och om upprätthållande av kompetensen samt om blankettmodeller för läkarintyg för fartygspersonal.

4 §

Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum

Trafiksäkerhetsverket godkänner flygläkare och flygmedicinska centrum med iakttagande av flygbesättningsförordningen.

5 §

Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet

En läkare eller ett flygmedicinskt centrum som avses i 1, 3 och 4 § som utfört en undersökning på en person som söker eller innehar ett persontillstånd samt en psykolog som avses i 2 § som har utfört en personbedömning ska trots sekretessbestämmelserna på begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana omständigheter som kan inverka på beviljandet eller ikrafthållandet av tillståndet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

En instans som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan anmodan underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet.

Också en sådan yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom social- och hälsovården ska trots sekretessbestämmelserna underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett persontillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet. Han eller hon ska utan ogrundat dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket vid misstanke om att den berörda personens hälsotillstånd utgör en omedelbar fara för trafiksäkerheten. Innan anmälan görs ska den som söker eller innehar tillståndet informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på hans eller hennes prestationsförmåga.

I en anmälan enligt 3 mom. får endast följande uppgifter ges:

- 1) att den person som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de medicinska eller psykologiska förutsättningarna för tillståndet i fråga, och
- 2) vilka åtgärder som föreslås för att närmare utreda hälsotillståndet eller dess inverkan på prestationsförmågan.

4 kap

Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter till andra aktörer

1 §

Överföring av uppgifter

Trafiksäkerhetsverket får i egenskap av tillstånds-, register- och tillsynsmyndighet för transportsektorn överföra assisterande uppgifter som stöder verkets egen verksamhet eller andra sådana förvaltningsuppgifter som särskilt anges nedan till en privat eller offentlig tjänsteleverantör.

Uppgifterna får kombineras med andra tjänster som Trafiksäkerhetsverket upphandlar.

På tjänsteupphandlingar tillämpas upphandlingslagen, om endast en del av tjänsteleverantörerna kan ge anbud på en viss tjänst.

2 §

Allmänna bestämmelser

På personer som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter enligt detta kapitel tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Tjänsteleverantörer eller personer i deras tjänst får inte för utomstående yppa sådan konfidentiell information som kommit till deras kännedom då de skött uppgifter enligt detta kapitel.

Trafiksäkerhetsverket får en förteckning över sådana tjänsteleverantörer som avses i detta kapitel.

Bestämmelser om grunderna för fastställande av avgifter finns i lagen om grunder för avgifter till staten (150/1992).

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3 §

Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan överföra följande assisterande uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet:

- 1) mottagande av ansökningshandlingar och registeranmälningar,
- 2) införande av uppgifter i register,
- 3) sändande av dokument för digitalisering och arkivering till Trafiksäkerhetsverket,
- 4) produktion av intyg, dokument och identifieringstecken och utlämnande av dem till kunder samt mottagande av kort och tillstånd som returneras,
- 5) uppbärande av avgifter i anslutning till uppgifterna och förmedling av dem till Trafiksäkerhetsverket,
- 6) rådgivning och förmedling av information i samband med ansökningsförfaranden och registerföring,
- 7) andra motsvarande tekniska uppgifter.

En tjänsteleverantör får inte 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 Trafiksäkerhetsverket.

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

Trafiksäkerhetsverket får överföra sådant beviljande av förar- och företagskort enligt färdskrivarförordningen som ska anses ha karaktär av distribution.

Trafiksäkerhetsverket får överföra följande uppgifter som har samband med konstaterande av kompetens inom luftfarten och som avses i II avd. 13 kap. 2 §:

- 1) examination och godkännande av språkprov,
- 2) bedömning och godkännande av kontrollflygares kompetens.

4 §

Krav på tjänsteleverantörer

En tjänsteleverantör ska vara tillförlitlig, ha rätt att utöva näring i Finland och ha den tekniska, finansiella, yrkesmässiga och verksamhetsmässiga beredskap uppgiften kräver samt personal enligt vad som föreskrivs särskilt.

En sådan tjänsteleverantör kan inte anses vara tillförlitlig som är försatt i näringsförbud eller under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff eller under de tre senaste åren till bötesstraff för ett allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller arbetsförhållanden, utövande av näring, bokföring eller skuldförhållanden eller som under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för något annat allvarligt brott som kan antas inverka på tillförlitligheten eller visa på uppenbar olämplighet för sådana uppgifter som avses i detta kapitel. Bedömningen av en tjänsteleverantörs tillförlitlighet gäller personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför sådana uppgifter som avses i detta kapitel.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

De som beviljar färdskrivarkort eller deras anställda eller andra som står i ett beroendeförhållande till dem får inte utföra sådana transporter på vilka färdskrivarförordningen tillämpas och får inte heller kommersiellt, finansiellt eller annars stå i beroendeförhållande till ett företag som utför sådana transporter eller till en sammanslutning, stiftelse eller offentligrättslig inrättning som bedriver sådan verksamhet.

På tjänsteleverantörer och deras personal tillämpas inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen då de utför sådana registreringsuppgifter som avses i 2 §.

5 §

Avtal med tjänsteleverantörer

Utöver vad som föreskrivs i artikel 28.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), nedan *Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning*, ska det i ett avtal med en tjänsteleverantör åtminstone avtalas om

- 1) andra uppgifter för tjänsteleverantören än hantering av personuppgifter,
- 2) avtalsperioden, inledande av verksamheten och avtalets upphörande under pågående avtalsperiod,
- 3) tjänsteleverantörens verksamhetsområde och verksamhetsställen samt betjäningstider,
- 4) metoder för att trygga tillräcklig yrkeskunskap för dem som utför uppgifterna,
- 5) förvaring och arkivering av dokument i samband med verksamheten,
- 6) debitering och redovisning av avgifter,
- 7) vilka krav tillsynen ställer på tjänsteleverantören samt påföljder om brister eller försummelser konstateras,
- 8) ~~tjänsteleverantörens skyldighet att anmäla om sådana ändringar i skötseln av uppgifterna som kan inverka väsentligt på en adekvat skötsel av uppgifterna,~~
- 7) den ersättning Trafiksäkerhetsverket ska betala till tjänsteleverantören.

I avtalet ska anges parternas lagfästa rättigheter och skyldigheter när det gäller tillsynen och anmälningsskyldigheten samt påföljder om brister eller försummelser konstateras. (Nytt 2 mom.)

Trafiksäkerhetsverket får säga upp eller häva avtalet om tjänsteleverantören inte längre uppfyller de allmänna kraven för det eller om tjänsteleverantören väsentligt åsidosätter fullgörandet av de uppgifter man kommit överens om i avtalet eller annars bryter mot avtalet eller väsentligen eller upprepade gånger handlar lagstridigt.

Tjänsteleverantören ska utan dröjsmål meddela Trafiksäkerhetsverket om sådana ändringar i sin verksamhet som kan inverka väsentligt på skötseln av de uppgifter som anförtrotts tjänsteleverantören.

6 §

Andra uppgifter som får överföras

Utöver vad som föreskrivs i detta kapitel får Trafiksäkerhetsverket överföra uppgifter som gäller första certifiering av eller fortlöpande tillsyn över personer eller organisationer till behöriga

Betänkande KoUB 3/2018 rd

organ, med iakttagande av vad som föreskrivs i EASA-förordningen och i kommissionens förordningar som antagits med stöd av den.

7 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över tjänsteproducenternas verksamhet. Verket har rätt att för tillsynsändamål företa inspektioner i en tjänsteleverantörs lokaler och att trots sekretessbestämmelserna få information om dokument som har samband med tjänsteuppgiften. Tillsynen får inte omfatta lokaler som används för permanent boende. Vid inspektion av lokaler tillämpas 39 § i förvaltningslagen.

AVDELNING V

Trafik- och transportregistret

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Registrets innehåll och syfte

Trafiksäkerhetsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

- 1) tillstånd för verksamhetsutövare och om anmälningspliktig verksamhet,
- 2) fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägs- och spårvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem (*trafikmedel*),
- 3) persontillstånd.

Trafik- och transportregistret förs i syfte att bevilja och utöva tillsyn över tillstånd och andra rättigheter som gäller transporter, förbättra trafiksäkerheten, identifiera trafikmedel och beskattning och inteckningar som gäller dem, minska miljöpåverkan, utveckla mobilitetstjänsterna och utnyttjandet av dem, möjliggöra forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, främja tjänster som baserar sig på hantering av en persons egna uppgifter (~~egna data~~), producera myndighetstjänster inom transportsektorn samt uppfylla internationella förpliktelser.

Trafiksäkerhetsverket får utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter.

Statens ämbetsverk på Åland för ett register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt till information

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Trafiksäkerhetsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av dem som söker eller innehar tillstånd enligt 1 § 1 mom. 1 och 3 punkten, av dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel.

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Trafiksäkerhetsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av

- 1) tillverkare och importör av trafikmedel och motorer för dem samt deras företrädare,
- 2) läroinrättning, utbildare och examinator,
- 3) läkare och psykologer samt sammanslutning och inrättning som bedriver hälso- och sjukvård,
- 4) dem som tillverkar och behandlar certifikat och kort,
- 5) dem som bedriver järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland,
- 6) dem som utför registreringsuppgifter, bedriver besiktningsverksamhet, beviljar enskilda godkännanden samt annan som slutit avtal med Trafiksäkerhetsverket,
- 7) trafikförsäkringscentralen och försäkringsbolag,
- 8) redare och rederi.

Utöver vad som föreskrivs i IV avd. 2 kap. 2 § 3 mom. har Trafiksäkerhetsverket rätt att av andra myndigheter och instanser som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av verkets uppgifter som registeransvarig enligt den nationella lagstiftningen och EU:s lagstiftning. Den ovannämnda rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret.

Rätten till information gäller också uppgifter ur straffregistret och bötesregistret om påföljder som vunnit laga kraft och som i Finland påförts en innehavare av ett inhemskt eller utländskt gemenskapstillstånd för gods- eller persontransporter eller föraren av ett fordon som tillståndsinnehavaren innehar, för att möjliggöra internationellt informationsutbyte enligt vad som föreskrivs om detta i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att få sådan information som avses i 1–4 mom. trots sekretessbestämmelserna. Uppgifterna ska lämnas ut avgiftsfritt med hjälp av ett gränssnitt eller annars i elektronisk form enligt vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Uppgifterna ska sändas utan ogrundat dröjsmål.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om sändandet av uppgifter.

3 §

Ändringar i registeruppgifterna

En instans som avses i 2 § 1 och 2 mom. ska utan dröjsmål göra anmälan till Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som införts i registret samt om upphörande av verksamheten, om det inte med stöd av en bestämmelse i någon annan lag har föreskrivits om skyldighet att göra anmälan om saken. Trafiksäkerhetsverket ska ordna möjlighet att sända uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på eget initiativ föra in uppgifter som saknas i registret samt att rätta felaktiga uppgifter. Om felet beror på en åtgärd hos den anmälningsskyldige, har Trafiksäkerhetsverket rätt att ta ut kostnaderna för att korrigera felet hos den anmälningsskyldige.

2 kap.

Uppgifter i registret

1 §

Allmänna uppgifter som förs in i registret

I fråga om fysiska personer får i registret föras in uppgift om

- 1) namn samt personsignum eller födelsetid, om personsignum saknas,
- 2) kön,
- 3) födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet,
- 4) adress- och andra kontaktuppgifter,
- 5) hemkommun,
- 6) modersmål och ärendespråk,
- 7) en persons död,
- 8) fotografi och namnteckningsprov,
- 9) företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare.

I fråga om juridiska personer får i registret föras in uppgift om

- 1) namn, hjälpfirma samt företags- och organisationsnummer,
- 2) hemort,
- 3) adress- och andra kontaktuppgifter,
- 4) ärendespråk,
- 5) verkställande direktören, ansvariga bolagsmän och ägarförhållanden, ansvarspersoner i övriga sammanslutningar samt deras identifieringsuppgifter och kontaktuppgifter.

I registret får dessutom i fråga om fysiska personer, juridiska personer och trafikmedel föras in för användningsändamålet nödvändiga uppgifter om

- 1) försäkringar,
- 2) lagstadgade avgifter och skatter och betalningen av dem,
- 3) inteckningar,
- 4) konkurs, skuldsanering, företagssanering, utsökning, beslag och kvarstad,
- 5) fullmakter,
- 6) kortuppgifter från övervakningsutrustning i vägtrafiken,
- 7) sjömansbefattningar för personer som arbetar på finska fartyg,
- 8) parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.

I registret får sådana uppgifter om begångna brott och straff för dem, körförbud och andra motsvarande påföljder, om påföljder som Trafiksäkerhetsverket påfört på grund av sin tillsynsuppgift föras in som är nödvändiga för fullgörandet av Trafiksäkerhetsverkets lagstadgade uppgifter samt andra uppgifter relaterad till tillsynsuppgift.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

De uppgifter som avses i 1–4 mom. ska med undantag av identifieringsuppgifter inte föras in, om de är tillgängliga i realtid i någon annan myndighets register, såvida det inte av tekniska skäl är ändamålsenligt att föra in uppgifterna.

Trafiksäkerhetsverket får föra in de uppgifter i registret som verket fått del av med stöd av sin rätt till information enligt 1 kap. 2 §.

2 §

Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får i fråga om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet föras in

- 1) uppgifter om beviljade och återkallade tillstånd, tillståndens innehåll och tillståndsvillkoren, tillståndens nummer, giltighetstid samt ändringar i tillstånd,
- 2) uppgifter om ansökningar om tillstånd och behandlingen av dem,
- 3) uppgifter om anmälningspliktig verksamhet samt uppgifter gällande behandling av anmälning,
- 4) uppgifter som hänger samman med beviljande av tillstånd och anmälningspliktig verksamhet införande av registeranteckningar samt bedömning av anseende och tillförlitlighet,
- 5) uppgifter om huruvida ett företag har ansetts vara ett riskföretag enligt II avd. 1 kap. 11 §,
- 6) uppgifter om anmälningar om avvikelser.

3 §

Uppgifter om trafikmedel

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får i fråga om trafikmedel i registret föras in

- 1) uppgifter av teknisk och kommersiell art,
- 2) registerbeteckning och andra uppgifter om identifiering och numrering,
- 3) uppgift om hemort och användningsområde,
- 4) konstruktionsuppgifter,
- 5) historiska uppgifter,
- 6) uppgifter om godkännande, besiktning och klassificering samt andra tekniska granskningar,
- 7) uppgift om myndighetsinspektioner,
- 8) uppgift om ägare, innehavare, användare och övriga registreringsuppgifter,
- 9) uppgifter om tagande i och ur bruk samt om temporärt bruk,
- 10) uppgifter om användningsändamål och innehav,
- 11) uppgifter om användningsbegränsning och användningsförbud,
- 12) uppgifter om underhåll och motsvarande uppgifter,
- 13) uppgifter om olovligt ibruktagande.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare bestämmelser om tekniska uppgifter som ska föras in i fråga om trafikmedel.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4 §

Uppgifter om persontillstånd

Utöver vad som föreskrivs i 1 § får om persontillstånd föras in i registret

- 1) uppgift om beviljade och återkallade tillstånd, villkor och dispens i samband med dem, identifieringsuppgifter, giltighetstid, ändringar samt uppgifter om ansökningar om tillstånd som avslagits,
- 2) uppgift om vem som beviljat tillståndet och i vilken stat,
- 3) uppgifter om ansökningar om tillstånd, behörigheter, godkännanden eller kompetenser och behandlingen av dem, om utbildning och erfarenhet samt om prov och bedömningar,
- 4) uppgift om den språkkunskap som behövs,
- 5) uppgifter om hälsotillstånd och om undersökningar av läkare och psykologer,
- 6) uppgifter om beviljande av sådana kort, brev och intyg som motsvarar tillstånd, behörigheter, godkännanden och kompetenser samt om att de återkallats, förkommit eller förstörts,
- 7) andra uppgifter som enligt Europeiska unionens lagstiftning och internationella fördrag ska föras in i en trafikmyndighets register.

5 §

Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel

Trafiksäkerhetsverket får för viss tid förbjuda att ett trafikmedels registeruppgifter ändras och göra en anteckning om det i registret, om verket får kännedom om en uppenbar oklarhet i fråga om äganderätten till trafikmedlet eller i fråga om dess identifieringsuppgifter.

6 §

Förvaring och avförande av uppgifter

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser eller av lag, ska uppgifter som förts in i registret avföras enligt följande:

- 1) uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare sex år efter att tillståndet återkallats eller upphört,
- 2) personuppgifter som hänger samman med ett trafikmedel tio år efter att trafikmedlet slutligt har avförts ur registret,
- 3) uppgifter om persontillstånd sedan en personuppgift har blivit obehövlig med tanke på användningsändamålet, dock senast tio år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut,
- 4) med avvikelse från 3 punkten uppgifter om behörighet i järnvägstrafiken 10 år efter att tillståndets giltighetstid löpt ut,
- 5) med avvikelse från 3 punkten uppgifter om sjömäns sjötjänstgöring, utbildning och kompetenser 70 år efter att de registrerats,
- 6) personuppgifter senast 10 år efter personens död, om inte uppgifterna redan avförts på någon annan grund,
- 7) uppgifter om brott och om brottspåföljder genast då de har blivit obehövliga eller senast tio år efter att beslutet har vunnit laga kraft,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

8) en uppgift som konstaterats vara felaktig eller felaktigt införd fem år efter att felet upptäcktes, om uppgiften behöver bevaras för att trygga den registrerades, någon annan parts eller den registeransvariges rättigheter,

9) ett verksamhetsförbud som meddelats den registrerade eller en uppgift om någon annan administrativ åtgärd som Trafiksäkerhetsverket eller polisen vidtagit tio år efter att beslutet vunnit laga kraft,

10) uppgifter om den registrerades hälsotillstånd genast då de har blivit obehövliga.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska uppgifter om trafikmedel bevaras bestående.

Trots det som i denna paragraf föreskrivs om avförande av uppgifter får en uppgift i ett enskilt fall av särskilda skäl lämnas kvar i registret så länge den är nödvändig för skötseln av den registeransvariges uppgifter. När Trafiksäkerhetsverket förlänger förvaringstiden ska verket ange orsaken till att uppgiften lämnas kvar och hur länge den får lämnas kvar.

3 kap.

Utlämnande av uppgifter

1 §

Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter

Trafiksäkerhetsverket beslutar om utlämnande av uppgifter.

Uppgifter kan lämnas ut via ett gränssnitt eller en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter eller annars elektroniskt.

2 §

Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt

Följande uppgifter är allmänt tillgängliga:

1) uppgifter om identifieringsnummer för befintliga tillstånd för verksamhetsutövare och om tillståndsinnehavarens namn, kontaktuppgifter för verksamheten samt motsvarande uppgifter om anmälningspliktig verksamhet,

2) de uppgifter som förts in i registret så att uppgifterna inte kan kopplas till någon fysisk eller juridisk person.

Trafiksäkerhetsverket ska se till att de uppgifter som avses i 1 mom. är uppdaterade och tillgängliga i sådan maskinläsbar form att de är lätta att bearbeta via en anslutning som skapas i datasystemet, så att de kan användas fritt.

3 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall

Var och en har rätt att i enskilda fall få följande uppgifter:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

1) på basis av företags- och organisationsnummer uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av verksamhetstillstånd samt tillståndets nummer och giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och släktnamn, personsignum eller någon annan identifieringsuppgift uppgift om namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer och giltighetstid,

2) på basis av den beteckning som identifierar ett trafikmedel uppgift om trafikmedlet samt dess ägares och innehavares, användares och deras företrädares namn samt adress och andra kontaktuppgifter samt uppgift om besiktning, beskattning, in-teckningar och försäkringstagare,

3) på basis av för- och släktnamn, personsignum eller något annat identifierande element uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillståndets giltighetstid och omfattning.

Med stöd av 1 mom. 2 punkten får också uppgifter om ett trafikmedels tidigare ägare eller innehavare lämnas ut i begränsad omfattning.

4 §

Utlämnande av offentliga uppgifter för ändamål som har samband med transporter

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Trafiksäkerhetsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 3 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:

- 1) för tillhandahållande och utveckling av transporttjänster,
- 2) för enkäter och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt andra adress- och datatjänster,
- 3) för uppdatering av kontaktuppgifter och uppgifter om trafikmedel i kundregister,
- 4) för andra motsvarande ändamål som den registeransvarige godkänner.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifter får överlåtas vidare eller i övrigt lämnas ut till utomstående endast om det föreskrivs om detta i lag, om överlåtelsen baserar sig på en förpliktelse i ett internationellt fördrag som är bindande för Finland eller på Europeiska unionens lagstiftning eller om Trafiksäkerhetsverket har gett tillstånd till det.

5 §

Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall lämna ut uppgifter som förts in i trafik- och transportregistret för sådan utvecklings- och innovationsverksamhet som syftar till att utveckla och tillhandahålla transportsystem och transporttjänster, öka medvetenheten om och förståelsen för transportsystem och transporttjänster samt förbättra trafiksäkerheten och främja uppnåendet av miljömålen för trafiken. Konfidentiella uppgifter får endast ges ut med den registrerades samtycke eller i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer. Uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått från straffregistret eller bötesregistret får endast ges ut i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket får ge tillstånd till sådan behandling av uppgifter i registret som utförs helt maskinellt, om slutresultatet endast innehåller sådana uppgifter som inte kan kopplas till enskilda personer. Under behandlingen får uppgifterna inte lagras annat än temporärt.

Till Trafiksäkerhetsverket ska sändas en tillräcklig utredning, utifrån vilken verket kan förvisa sig om att de uppgifter som begärs behövs för ändamålet, att uppgifterna behandlas säkert och att sökanden är tillförlitlig.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifterna ska utplånas genast då de inte längre behövs för ändamålet. Uppgifterna får inte överlåtas vidare.

6 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att till andra myndigheter och till andra som sköter lagstadgade uppgifter lämna ut sådana uppgifter ur registret som är nödvändiga för skötseln av deras uppgifter. Trafiksäkerhetsverket får dock inte lämna ut sådana konfidentiella uppgifter som det fått från straffregistret eller bötesregistret, om inte något annat föreskrivs i lag.

Trafiksäkerhetsverket får lämna ut uppgifter till utländska myndigheter eller för skötsel av myndighetsuppgifter utomlands, om utlämnandet grundar sig på lag, på Europeiska unionens lagstiftning eller på en förpliktelse i ett internationellt fördrag som är bindande för Finland. När personuppgifter överläts utanför EES-området ska förutsättningarna enligt kapitel V i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning uppfyllas. En annan myndighet som fått uppgifter ur trafik- och transportregistret får överlåta uppgifterna vidare om samma förutsättningar uppfylls.

Dessutom får Trafiksäkerhetsverket överlåta ett fotografi och ett namnteckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i IV avd. 4 kap.

7 §

Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter

Fysiska personer har rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 2, 4 och 5 §. Fysiska personer har också rätt att förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 3 §.

Juridiska personer har rätt att förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut för ändamål enligt 5 §.

Bestämmelser om behandling av uppgifter som omfattas av spärrmarkering finns i 36 och 37 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster. När spärrmarkeringar överförs till trafik- och transportregistret, ska begränsningen för utlämnande av uppgifter utsträckas till att också omfatta fysiska personers namn.

Förbud mot utlämnande enligt 1–2 mom. eller en sådan spärrmarkering som avses i 3 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till myndigheter eller till dem som sköter lagstadgade uppgifter.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

När Trafiksäkerhetsverket lämnar ut uppgifter som omfattas av en begränsning enligt 3 mom., ska mottagaren samtidigt underrättas om begränsningen samt om begränsningar som gäller användning av och skydd för uppgifterna.

8 §

Hantering av egna uppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska bereda möjlighet för en registrerad att hämta egna uppgifter och kopiera dem till ett annat dataregister i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Detta gäller inte sådana konfidentiella uppgifter som Trafiksäkerhetsverket har fått från straffregistret eller bötesregistret och inte heller uppgifter om tillsyn eller påföljder.

AVDELNING VI

Påföljder, ändringssökande och straffbestämmelser

1 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

1 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 2 § 2–5 mom. och 2 c § gäller dock inte yrkeskompetensbevis enligt II avd. 3 kap. 13 § i denna lag eller anteckningar om yrkeskompetens.

2 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd

Tillståndshavaren kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet har avbrutits eller upphört. Trafiksäkerhetsverket återkallar tillståndet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Trafiksäkerhetsverket kan ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd, om

- 1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,
- 2) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller mot bestämmelser i Europeiska unio-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

nens förordningar som gäller verksamhet som regleras i denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak finns grundad anledning att misstänka att tillståndsinnehavaren inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller utöva den verksamhet tillståndet avser på ett säkert sätt.

Trafiksäkerhetsverket får dessutom för viss tid eller helt återkalla behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iakta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

Ett tillstånd kan återkallas endast om inte någon annan åtgärd kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande enligt 2 mom. 2 punkten eller 3 mom. ska fastställas för en viss tid som står i proportion till förseelsens allvarlighetsgrad eller tillsvidare.

I de fall som avses i 2 mom. får Trafiksäkerhetsverket omedelbart beslagta en tillståndshandling för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

2 a §

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

När Trafiksäkerhetsverket överväger att återkalla ett järnvägsföretags koncession för att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet eller för att koncessionshavaren trots verkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik, ska verket ge koncessionshavaren möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig, eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska verket återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som Trafiksäkerhetsverket konstaterar att en i 1 mom. avsedd koncessionshavare inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå om återkallade koncessioner. Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker en i 1 mom. avsedd brist i en koncession som beviljats i en annan stat i Europeiska unionen, ska verket omedelbart underrätta den behöriga myndigheten i den berörda staten om detta.

När Trafiksäkerhetsverket återkallar en lokförares tillstånd, ska lokföraren och den järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som verket känner till utan dröjsmål underrättas om beslutet.

Om en behörig myndighet i en annan EES-stat har begärt att Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett tillstånd för en lokförare som Trafiksäkerhetsverket har beviljat eller genomföra kompletterande kontroller, ska verket avgöra ärendet inom fyra veckor och underrätta den behöriga myn-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

dighet som gjort begäran, Europeiska kommissionen och de behöriga myndigheterna i övriga EES-länder om sitt beslut.

Om Trafiksäkerhetsverket har återkallat en förars tillstånd ska verket informera om förfarandet för att återfå tillståndet.

2 b §

Återkallande av färdskrivarkort

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett färdskrivarkort.

Verkstadskort och kontrollkort kan återkallas, om kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av kortet och felen eller bristerna inte korrigeras inom utsatt tid. Ett kort kan också återkallas om kortet används i strid med det användningsändamål som föreskrivs för kortet.

Förarkort återkallas med iakttagande av artikel 26.7 i färdskrivarförordningen.

Företagskort kan återkallas, om

1) kortets innehavare inte längre uppfyller villkoren för utfärdande av företagskort och felen eller bristerna inte korrigeras inom utsatt tid.

2) det kort som företaget innehar har erhållits på basis av oriktiga uppgifter eller förfalskade dokument, eller

3) företaget har använt ett annat företags kort i avsikt att försvåra övervakningen av kör- och vilotider.

2 c §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndsinnehavare och till den ansvarsperson för tillståndsinnehavaren som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 2 § 2 mom. underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om skötseln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälningspliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som har anmälts till Trafiksäkerhetsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. En varning ska ges om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och den antecknas i registret.

3 a §

Förfarande i fråga om ett godkännande som beviljats av undervisnings- och kulturministeriet för ett utbildningscentrum som erbjuder utbildning för grundläggande yrkeskompetens

Om ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet har godkänt enligt II avd. 3 kap. 10 § inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande, de regler som gäller utbildningen inte iakttas eller utbildningen inte sköts i enlighet med villkoren för godkännandet eller

Betänkande KoUB 3/2018 rd

annars inte sköts på behörigt sätt, kan utbildningscentrumet ges en anmärkning eller en skriftlig varning. Om olägenheterna inte undanröjs inom en tidsfrist som sätts ut av den myndighet som har godkänt utbildningscentrumet, ska godkännandet återkallas. En övervakare ska omedelbart underrätta den myndighet som har fattat beslutet om godkännande om brister och försummelser som upptäcks vid översynen så att myndigheten kan vidta behövliga åtgärder.

3 b §

Förfarande i fråga om ett förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat

Om en förare som avses i II avd. 7 kap. vars förarbevis har beviljats i en annan EES-stat inte uppfyller förutsättningarna för förarbevis enligt lokförardirektivet, ska Trafiksäkerhetsverket begära att den behöriga myndigheten i EES-staten i fråga återkallar förarbeviset eller utför kompletterade kontroller. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

Om verket i enlighet med 1 mom. har begärt att en behörig myndighet ska återkalla ett förarbevis eller genomföra kompletterande kontroller, men den behöriga myndighetens beslut saknar saklig grund, ska verket begära Europeiska kommissionens utlåtande om beslutet och begära att kommissionen vid behov vidtar korrigerande åtgärder.

3 c §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Trafiksäkerhetsverket får förbjuda en lokförare som avses i II avd. 7 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tillsvidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägs-systemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av II avd. 7 kap. 13 § 3 mom.

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-länders behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdar.

Om Trafiksäkerhetsverket på det sätt som avses i 3 b § 2 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i 2 § 2 och 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

3 d §

Förfarande vid misstanke om fylleri i sjötrafik

Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen ska frånta innehavaren ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. som Trafiksäkerhetsverket har utfärdat, om det finns skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har

Betänkande KoUB 3/2018 rd

gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen, och utan dröjsmål ge in det till Trafiksäkerhetsverket, som utan dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.

Ett återkallande av behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 1 mom. gäller till dess domstolen med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen (674/1994) har avgjort ärendet.

3 e §

När ett trafiktillstånd förfaller

Ett trafiktillstånd enligt II avd. 12 kap. 5 § förfaller, om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i sitt trafiktillstånd.

3 f § (Ny)

Förlust och återupprättande av gott anseende

Bestämmelser om villkor rörande gott anseende och förlust av anseendet i fråga om en person som avses i II avd. 1 kap. 5 § finns i det kapitlets 6 § och i artiklarna 6 och 14 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel 14 i den förordningen är ett intyg om yrkeskunnande för en person som förlorat sitt anseende inte giltigt. Trafiksäkerhetsverket gör en anteckning om detta i trafik- och transportregistret i enlighet med V avd. 2 kap. 1 § 4 mom. i denna lag. Anteckningen raderas när kravet på gott anseende åter är uppfyllt.

3 g §

Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat

Om inte något annat föreskrivs i någon annan lag eller följer av någon internationell förpliktelse som är bindande för Finland, får Trafiksäkerhetsverket underrätta en behörig myndighet i en annan stat om verket har skäl att misstänka att innehavaren av ett tillstånd som den andra staten har beviljat för en verksamhet enligt denna lag inte längre uppfyller villkoren för tillståndet.

3 h §

Återkallande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen

Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som har utfärdats i en annan stat än en EES-stat inte längre uppfyller kraven i STCW-konventionen, ska verket utan dröjsmål underrätta Europeiska kommissionen om detta.

Ett erkännande av ett behörighetsbrev och ett kompetensbevis får återkallas i enlighet med artikel 20 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

5 §

Begäran om omprövning

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 6 och 7 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Trafiksäkerhetsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt utbildningscentrum som avses i II avd. 3 kap. 10 §, en examinator som avses i 8 kap. 2 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 11 kap. 1 § och en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 13 kap. 6 § i den avdelningen, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare och en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i IV avd. 1 kap. 18 § samt av en järnvägsläkare som avses i 3 kap. 1 §, en psykolog som avses i 3 kap. 2 § och en sjömansläkare som avses i 3 kap. 3 § i den avdelningen.

En förare i järnvägstrafiken får hos Trafiksäkerhetsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en begäran om omprövning av ett sådant beslut om beviljande av ett kompletterande intyg som avses i II avd. 7 kap. 11 § 2 mom. har förkastats eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av en tjänsteleverantörs beslut enligt IV avd. 4 kap. 1 § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket.

Ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

6 §

Besvär hos förvaltningsdomstolen

Följande beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen:

- 1) återkrav av ersättning enligt III avd. 4 kap. 3 §,
- 2) återkallande av tillstånd enligt 2 §,
- 3) vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 4 §,
- 4) beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare,
- 5) undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum,
- 6) Trafiksäkerhetsverkets beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis.

Beslut enligt denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, inklusive beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om tvångsavbrytande som fattats för att säkerställa efterlevnaden av de förordningar som avses i IV avd. 1 kap. 9 § 2 mom., får verkställas trots att ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

På sökande av ändring i ett beslut av ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt tillämpas 12 kap. i lagen om yrkesutbildning.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

7 §

Besvär hos marknadsdomstolen

Ett beslut av regleringsorganet i ett ärende enligt II avd. 8 kap. 5 § 2 mom. får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

8 §

Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Ett beslut av marknadsdomstolen som avses i 7 § får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

9 §

Besvär i upphandlingsärenden

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt III avd. 3 kap. 1 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iaktas trots att ändring har sökts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

10 §

Anvisning om ändringssökande

Om ett persontillstånd beviljats i enlighet med ansökan, ges sökanden inget annat beslut och ingen anvisning om ändringssökande.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 kap.

Straffbestämmelser

1 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver yrkesmässig person- eller godstransport på väg utan taxi-, person- eller godstrafiktillstånd eller transporttillstånd för internationell trafik, gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om internationell busstrafik eller trafiktillstånd för linjetrafik som avses i artikel 5 i den förordningen eller gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i strid med bestämmelserna om cabotage i kapitel III i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller kapitel V i EU:s förordning om internationell busstrafik,

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i IV avd. 1 kap. 13 § i denna lag utan tillstånd som förutsätts i avtalen,

3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 5 kap. uppfylls,

4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 6 kap. uppfylls,

5) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller operativ licens enligt II avd. 12 kap. 2 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens, ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

3 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) är verksam som taxiförare utan körtillstånd enligt II avd. 3 kap. 1 §,

2) överlåter ett fordon för framförande i strid med bestämmelserna i III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten,

3) bryter mot bestämmelsen i II avd. 3 kap. 3 § 1 mom. om yrkeskompetens som krävs av förare eller mot bestämmelsen om framförande av fordon i 5 §,

4) bryter mot skyldigheten enligt IV avd. 2 kap. 3 § 2 mom. för den som sökt eller innehar ett tillstånd att anmäla om omständigheter som inverkar på behörigheten, ska för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* dömas till böter.

Till böter för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot bestämmelserna om behörighetskrav i II avd. 10 kap. 3–9 §,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2) bryter mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare i II avd. 10 kap. 10 §, eller

3) åsidosätter skyldigheten att förvara och visa upp behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt II avd. 10 kap. 18 §.

4 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt II avd. 3 kap. 6, 7 eller 9 § utan ett godkännande enligt 10 § i det kapitlet,

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt II avd. 11 kap. utan godkännande enligt 1 och 3 § i det kapitlet eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

3) bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet utan utbildningstillstånd enligt II avd. 13 kap. 6 § eller EASA-förordningen eller underlåter att meddela om utbildningsverksamheten, ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

5 §

Olovlig specialluftfart

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialluftfart som avses i II avd. 12 kap. 8 § eller i förordning av luftfart utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig specialluftfart* dömas till böter.

6 §

Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

1) kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen

2) AETR-överenskommelsen eller

3) II avd. 4 kap. 4 §, ska för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i II avd. 4 kap. 7 §, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skyldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10, eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1.1 eller 37.1.2 i färdskrivarför-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i II avd. 4 kap. 5 eller 6 § i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i II avd. 7 kap. 6 och 8 § samt III avd. 2 kap. 2 a och 4 § träder i kraft den 20 .

Bestämmelser om ikraftträdandet av II avd. 12 kap. 9 § och 13 kap. 1 § 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

Genom denna lag upphävs

- 1) lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000),
- 2) lagen om fordonstrafikregistret (541/2003),
- 3) lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort (629/2004),
- 4) lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007),
- 5) lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare (47/2009),
- 6) lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009); lagens 19–20 § tillämpas dock till och med den 31 december 2018,

- 7) lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare (349/2013),

- 8) lagen om registrering av fordon (175/2015).

Taxitillstånd enligt lagen om taxitrafik (217/2007) som är i kraft vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft, men de ska förnyas och bytas ut till taxitrafiktillstånd enligt denna lag enligt följande:

- 1) tillstånd som beviljats 2008 och dessförinnan senast 2029,
- 2) tillstånd som beviljats 2009 och 2010 senast 2030,
- 3) tillstånd som beviljats mellan den 1 januari 2011 och den 30 juni 2018 senast 2031.

Tillstånd, godkännanden, registeranmälningar, förbud och beslut som meddelats med stöd av de lagar som avses i 4 mom. eller luftfartslagen (864/2014), lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) eller lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) och som är i kraft då denna lag träder i kraft förblir i kraft giltighetstiden ut och denna lag tillämpas på dem, dock så att

- 1) sjömansläkare som har godkänts innan denna lag träder i kraft har rätt att arbeta som sjömansläkare högst till den 1 juli 2020, varefter läkaren ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 3 § 1 mom.,

- 2) godkännanden för sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och företagsläkare inom arbetsplatshälsovården för järnvägstrafiken som Trafiksäkerhetsverket utfärdat och som är i kraft då denna lag träder i kraft gäller till den 31 december 2018, varefter läkarna ska ha ett godkännande enligt IV avd. 3 kap. 1 § 1 mom.,

- 3) medicinska dispenser för uppgifter som förare som beviljats inom järnvägssystemet förblir i kraft enligt förutsättningarna i tillståndet i fråga, om inte Trafiksäkerhetsverket eller en järnvägsläkare utifrån resultaten i en läkarundersökning som personen genomgår föreskriver något annat.

De som sköter uppgifter som förare inom järnvägssystemet ska ha tillstånd och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018. Av dem som sköter uppgifter som förare då denna lag träder i kraft krävs inte sådan utbildning på andra stadiet som avses i II avd. 7 kap. 4 § 1 mom. 2 punkten för erhållande av förarbevis.

Utbildningsanordnare som avses i II avd. 11 kap. 1 § som ger sjöfartsutbildning ska ansöka om godkännande enligt den paragrafen samt om godkännande av utbildningen enligt 3 § i det kapitlet

Betänkande KoUB 3/2018 rd

inom ett år från ikraftträdandet av denna lag, och de får ge sjöfartsutbildning enligt den paragrafen utan godkännande tills Trafiksäkerhetsverket har beslutat om godkännandet.

Läkare som före ikraftträdandet av denna lag har varit sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen eller företagsläkare inom företagshälsovården i järnvägstrafiken kan godkännas som järnvägläkare enligt IV avd. 3 kap. 1 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter.

Läkare som före ikraftträdandet av denna lag har arbetat som sjömansläkare kan godkännas som sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § trots att de inte har för uppgiften lämpliga specialistläkarrättigheter.

Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i något beslut som fattats med stöd av någon lag som upphävts genom denna lag hänvisas till någon lag som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i körkortslagen (386/2011) 8 a–8 d §, sådana de lyder i lag 70/2015, samt *ändras* 3 § 6 punkten, 5 § 2–4 mom., 9 § 4 mom., 10 § 1 mom. 2 och 3 punkten, 14 § 2 mom., 24 § 6 mom., 59 § 6 mom., 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom., 73 a § 1 mom., 81 § 4 mom. och 101 §, av dessa 5 § 2 mom., 9 § 4 mom., 10 § 1 mom. 2 och 3 punkten, 14 § 2 mom. och 24 § 6 mom. sådana de lyder i lag 70/2015 samt 59 § 6 mom. och 73 a § 1 mom. ~~och 101 §~~ sådana de lyder i lagarna 1081/2012 och 70/2015, 5 § 3 mom. sådant det lyder i lag 553/2017, 65 § 1 mom. sådant det lyder i lag 96/2018 och 101 § sådan den lyder i lagarna 1081/2012, 70/2015 och 96/2018, som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

6) *yrkeskompetens för förare* yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt II avd. 3 kap. 4 § i lagen om transportservice (320/2017), med *grundläggande yrkeskompetens* grundläggande

Betänkande KoUB 3/2018 rd

yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt nämnda kapitel och med *yrkesinriktad grundexamen* för bussförare grundexamen enligt II avd. 3 kap. 5 § 3 mom. i nämnda lag,

5 §

Ålderskrav

Av den som genomgår en yrkesutbildning enligt II avd. 3 kap. 8 § 1 mom. i lagen om transportservice som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens på något annat sätt än genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo och som har ett godkännandedokument enligt den paragrafen, krävs inte den yrkeskompetens för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. Innan ovan nämnda grundläggande yrkeskompetens uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund. För kategorierna C1E, CE, D1 och D krävs det utöver minimiåldern också undervisning inom övningsdelen och fördjupningsdelen enligt 37 § 2 mom. i denna lag.

Ålderskravet i 1 mom. 9 b-punkten gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt II avd. 3 kap. 8 § i lagen om transportservice, om det gäller en sådan yrkesinriktad grundexamen som omfattar minst 180 kompetenspoäng som avses i nämnda punkt, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kunskapspoäng i kompetens som krävs för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har en annan grundläggande yrkeskompetens för bussförare än en sådan som uppnåtts genom en grundläggande utbildning för snabbförvärvad yrkeskompetens. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 a-punkten.

Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet med i II avd. 3 kap. 3 § 3 mom. 2 eller 3 punkten i lagen om transportservice, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.

9 §

Att ansöka om körkortstillstånd

En ansökan om körkortstillstånd eller körkort förfaller om den av en orsak som beror på sökanden inte har kunnat behandlas inom ett år efter det att ansökan anlände. Om ansökan förfaller avförs uppgiften om ansökan ur trafik- och transportregistret.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

10 §

Bilagor till ansökan

Ansökan ska åtföljas av

2) ett fotografi som uppfyller kraven på passfoto, med undantag av kravet att fotografiet får vara högst sex månader gammalt, om inte ett sådant fotografi används i körkortet som tidigare har registrerats i trafik- och transportregistret eller om fotografiet enligt 31 § inte behöver bifogas ansökan,

3) sökandens namnteckningsprov, som ska kunna digitaliseras, om inte ett namnteckningsprov som registrerats tidigare i trafik- och transportregistret används i körkortet,

14 §

Beviljande av körkortstillstånd

Om ett utländskt körkort ska bytas ut utan krav på ny förarexamen, ska det antecknas på körkortet vem som har beviljat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om sättet att införa uppgifterna på det utbytta körkortet i trafik- och transportregistret, anteckning av uppgifterna på körkortet och anteckning av andra uppgifter på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

24 §

Förutsättningar för att lämna ut körkort

På ett körkort som utfärdas på grundval av ett körkort enligt 2 mom. 2 och 3 punkten ska det uppges vem som har utfärdat det utbytta körkortet. Bestämmelser om de krav som ska uppfyllas för att körkort ska bytas ut och om uppgifter på det gamla körkortet som ska föras in i trafik- och transportregistret och uppgifter som ska antecknas på körkortet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

59 §

Körkort och andra körtillstånd eller körrättigheter för moped utfärdade i någon annan EU- eller EES-stat

Sådan information om körrättigheter, körkort och anknytande uppgifter och åtgärder som ska utbytas inom ramen för ömsesidigt erkännande av i EU- och EES-stater utfärdade körkort förmedlas ur trafik- och transportregistret med hjälp av nätverket för EU-körkort.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om det har konstaterats att denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt VI avd. 2 kap. 6 § i lagen om transportservice,

5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens enligt VI avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice,

Utifrån uppgifter i trafik- och transportregistret ska Trafiksäkerhetsverket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.

73 a §

Bestämmelser om innehavare av körkort som utfärdats utomlands

Bestämmelserna i denna lag om meddelande av körförbud, temporärt körbud och andra påföljder som gäller körrätten, överlämnande av körkortet till polisen på grund av en åtgärd som gäller körrätten och återlämnande av körkortet till innehavaren samt bestämmelserna i 101 § om anmälningar till trafik- och transportregistret tillämpas också på innehavare av körkort som utfärdats utomlands.

81 §

Anmälan om verksamheten

De anmälningar som avses i denna paragraf ska göras till Trafiksäkerhetsverket. Uppgifter om godkända ändringar ska registreras i trafik- och transportregistret. Närmare bestämmelser om anmälan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

101 §

Anmälan till trafik- och transportregistret

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen till trafik- och transportregistret anmäla uppgift om

- 1) ändrade villkor och begränsningar i körkort,
- 2) ändrad körkortskategori,

Betänkande KoUB 3/2018 rd

- 3) återkallat trafiklärtillstånd,
- 4) körförbud eller temporärt körförbud eller någon annan påföljd som gäller körrätten, återlämnat körkort efter utgången av körförbud eller temporärt körförbud och att körkortet tagits om hand av polisen eller inte erhållits,
- 5) återkallat undervisnings- och övningstillstånd.

Trots sekretessbestämmelserna ska domstolen till trafik- och transportregistret anmäla uppgift om straff eller körförbud som den meddelat för brott som avses i 64 §, avslag på yrkande om körförbud, meddelande av alkoholövervakad körrätt eller verkställigheten av ett villkorligt körförbud. Fullföljdsdomstolen ska också lämna anmälan om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, när domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och om vilket det finns en anteckning i trafik- och transportregistret. Domstolen ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till trafik- och transportregistret.

Närmare föreskrifter om registeranmälningar enligt denna lag, med undantag för anmälan enligt 2 mom., får meddelas av Trafiksäkerhetsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 7 § 1 mom. 10 punkten, 13 § 1 mom. 6 punkten, 45 § 1 mom. samt 48 och 49 § som följer:

7 §

Förutsättningar för beviljande av besiktningskoncession

För att besiktningskoncession ska kunna beviljas krävs att

- _____
- 10) sökanden har ändamålsenliga förbindelser till trafik- och transportregistret,
- _____

Betänkande KoUB 3/2018 rd

13 §

Ansökan om besiktningskoncession

Besiktningskoncession söks skriftligt hos Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska fogas

6) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet är ordnat på behörigt sätt,

45 §

Temporära åtgärder på grund av brister i besiktningsverksamheten

Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningsverksamheten hos en innehavare av besiktningskoncession eller en besiktare, kan Trafiksäkerhetsverket temporärt förbjuda innehavaren av besiktningskoncession att bedriva besiktningsverksamhet och besiktaren att utföra besiktningar samt vid behov hindra innehavaren av besiktningskoncession eller besiktaren att använda uppgifterna i trafik- och transportregistret och att registrera uppgifter i datatjänsten. Ett temporärt förbud samt förhindrande av användning och registrering gäller tills ärendet om återkallande av besiktningskoncessionen eller förbudet för besiktaren att utföra besiktningar har avgjorts slutligt med stöd av 43 eller 44 §. Ärendet ska avgöras utan onödigt dröjsmål.

48 §

Personregisteruppgifter

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och trafik- och transportregistret som behövs vid behandlingen av ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningskoncession, för beslutsfattande enligt 10 och 16 § och för tillsynen enligt 6 kap. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den för besiktningsverksamheten svarande person eller den besiktare som begärt beslutet.

49 §

Tystnadsplikt

Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionssökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller trafik- och transportregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 och 15 §.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 8 § 2 mom., 9 § 2 mom. och 12 § 1 mom., sådana de lyder, 8 § 2 mom. i lag 654/2011 och 9 § 2 mom. och 12 § 1 mom. i lag 1508/2011, som följer:

8 §

Flyttning av skrotfordon

Kommunen får lämna ett skrotfordon som omfattas av producentansvaret enligt 48 § 1 mom. 2 punkten i avfallslagen direkt till insamlare och behandlare som avses i 58 § i avfallslagen. Innan ett skrotfordon flyttas ska den sista ägare till fordonet som antecknats i trafik- och transportregistret eller någon annan känd ägare eller innehavare informeras om flyttningen. Meddelandet ska innehålla en uppmaning att flytta skrotfordonet inom sju dagar vid äventyr att fordonet förs till avfallshantering på det sätt som avses ovan i detta moment. Om ägaren inte är känd, ska ett meddelande fästas på ett synligt ställe på skrotfordonet.

9 §

Meddelande om flyttning av fordon och flyttningsbeslut

Myndigheten ska meddela ett skriftligt beslut om en upplagsflyttning. Beslutet ska delges den sista ägare som antecknats i trafik- och transportregistret eller annan känd ägare och innehavare genom vanlig delgivning med iakttagande av förvaltningslagen (434/2003). En kopia av beslutet eller en förteckning med de uppgifter som är av betydelse för identifiering av flyttade fordon ska även sändas till polisen. Om fordonets ägare eller dennes adress inte är känd, sker delgivandet genom kungörelse på ifrågakommuns anslagstavla under minst 30 dagar med iaktta-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

gande av lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Om delgivningen skett genom kungörelse anses den berörda personen ha fått del av beslutet den sjunde dagen efter kungörelsedagen. Beslutet ska meddelas utan dröjsmål efter flyttningen. Beslutet ska innehålla en uppmaning att hämta fordonet inom 30 dagar från delfäendet vid äventyr att fordonet övergår i kommunens ägo.

12 §

Överföring av ett fordon i kommunens ägo

Om ägaren eller innehavaren inte inom 30 dagar efter det att han kan anses ha fått del av flyttningsbeslutet hämtar ett annat fordon än ett skrotfordon som flyttats till ett upplag, övergår fordonet i den kommuns ägo från vars område fordonet har flyttats under förutsättning att upprepade försök har gjorts att skriftligen kontakta den sista ägare som antecknats i trafik- och transportregistret eller annan känd ägare och innehavare och om det med beaktande av alla omständigheter i övrigt är uppenbart att fordonet övergivits.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) 7 § 8 punkten, 8 § 6 punkten och 28 § som följer:

7 §

Anmälan som avtalspart

En tjänsteproducent som vill ingå avtal med Trafiksäkerhetsverket om beviljande av enskilda godkännanden, nedan sökanden, ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande skriftliga utredning:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

8) en redogörelse för hur sökanden ämnar ordna anslutningen till trafik- och transportregistret och hur sökanden sörjer för att dataskyddet och datasäkerheten är ordnade på behörigt sätt,

8 §

Avtal om beviljande av enskilda godkännanden

I avtalet ska det överenskommas om

6) användningen av trafik- och transportregistret, registrering av uppgifter om beviljande av enskilt godkännande i trafik- och transportregistret samt hur det ska visas att det dataskydd och den datasäkerhet som förutsätts av beviljaren av enskilt godkännande har ordnats,

28 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare

Trafiksäkerhetsverket har trots vad som föreskrivs om hemlighållande av uppgifter rätt att genom teknisk anslutning få den information ur straffregistret som är nödvändig för skötseln av verkets uppgifter för utredning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda och för tillsynen. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i fordonslagen (1090/2002) 95 §, sådan den lyder i lag 176/2015,
ändras 3 § 6 och 30 punkten, 27 a § 1 mom. 7 punkten och 94 §, sådana de lyder, 3 § 6 punkten i lag 226/2009, 3 § 30 punkten och 27 § 1 mom. 7 punkten i lag 507/2017 och 94 § i lag 961/2013, samt

Betänkande KoUB 3/2018 rd

fogas till 27 a § 1 mom., sådant det lyder i lag 507/2017, en ny 8 punkt som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

6) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

30) *den som utför registreringar* Trafiksäkerhetsverket och en i IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteproducent som bistår i registreringsuppgiften,

27 a §

Föreskrifter om fordons konstruktion, manöverorgan och utrustning

Trafiksäkerhetsverket meddelar tekniska föreskrifter om

7) dimensioneringen av transportutrymmet och om de hjälpmedel som behövs för resandet och deras fastsättning när det gäller tillgängliga fordon och andra fordon i kategori M, dock inte ambulanser, om fordonen kan användas för transport av passagerare på bår eller personer med funktionsnedsättning,

8) taxametrar samt andra instrument och system som avses i 25 § 2 mom.

94 §

Anmälan av uppgifter till och anteckning av uppgifter i registret

Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om hur uppgifter om körförbud, om besiktning, om godkännande som museifordon och återtagande av godkännandet samt om tekniska vägkontroller ska anmälas till och antecknas i trafik- och transportregistret, och om anteckning av dessa uppgifter i fordonets registreringsintyg. I fråga om uppgifter som ska införas i registret bestäms särskilt.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 2 § 3 mom., 4 § 3 mom., 10 § 3 mom., 12 § 1 mom. 6 punkten, 21 § 1 mom., 34 §, 56 § 3 mom. och 63 § 1 mom., av dem 2 § 3 mom. sådant det lyder i lag 235/2007, 4 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1281/2003, 10 § 3 mom. sådant det lyder i lag 943/2009, 21 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1317/2011 och 56 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1065/2014, som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av beskattningsuppgifter vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017). I denna lag avses med register trafik- och transportregistret enligt nämnda lag.

4 §

Skattepliktiga fordon

Ett fordon som i trafik- och transportregistret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

10 §

Grundskatt

Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även om trafik- och transportregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

12 §

Skattefria fordon

Fria från fordonsskatt är

6) militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är införda i registret,

21 §

Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut

Trafiksäkerhetsverket sänder debetsedel, annat meddelande och beslut under den adress som finns antecknad i trafik- och transportregistret. Andra än enskilda kan skriftligen anmäla adressen för fakturering av fordonsskatt till Trafiksäkerhetsverket. Om inte annat visas, anses delgivningen av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att verket har lämnat handlingen till befordran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter.

34 §

Stöd för kombinerade transporter

Av fordonsskatt som betalats för en lastbil återbetalas 50 euro för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår i ett led i en internationell transport och som ägt rum i Finland och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten fågelvägen är minst 100 kilometer. På återbäringen tillämpas lagen om transportservice.

56 §

Myndigheter

Skatteuppbördsmyndigheten kan avtala om att rådgivande telefonservice i anslutning till skatteuppbörden kan överföras till andra än myndigheter. Med rådgivande telefonservice avses förmedling av information till skattskyldiga om innehållet i lagstiftningen och anvisningarna om fordonsskatt, lämnande av uppgifter som gäller beskattningen av fordon ur trafik- och transportregistret samt mottagande av de skattskyldigas deklarationer, registrering av dem och vidarebefordran av dem till skattemyndigheten. På den som sköter den rådgivande telefonservicen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid skötseln av uppdraget i fråga. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I den rådgivande telefonservicen sköts inte uppgifter som innebär utövande av beslutanderätt i fråga om beskattningen. Ett avtal om rådgivande telefonservice inverkar inte på de uppgifter som åligger skatteuppbördsmyndigheten eller på myndighetens skyldigheter.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

63 §

Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt

Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även V avd. 3 kap. i lagen om transport-service.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 70 § och 77 §
1 mom. som följer:

70 §

Finskt fartygs övergång till en annan stats flagg

När ett fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland övergår till en sådan annan stats flagg som tillträtt skeppsmätningsskonventionen, ska fartygets mätbrev fortsätta att gälla högst tre månader eller tills en behörig myndighet i den flaggstaten ersätter mätbrevet med ett annat internationellt mätbrev beroende på vilken tidpunkt som infaller tidigare. Mätbrevet ska återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

77 §

Märkningar på fartyg

Fartyg som är införda i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland ska märkas med fartygets namn, hemort och utmärkning av djupgåendet. Dessutom ska fartyget förses med andra märkningar som förutsätts enligt SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av lagen om inteckning i fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om inteckning i fartyg (211/1927) 23 § 4 mom., 40 § 2 mom. och 44 §, sådana delar, 23 § 4 mom. och 44 § i lag 513/1993 och 40 § 2 mom. i lag 76/1931, som följer:

23 §

Bestämmelser om registermyndigheten finns i fartygsregisterlagen (512/1993) och lagen om transportservice (320/2017).

40 §

Om ett utländskt fartyg blir finskt, är en panträtt som fastställts för fartyget genom inteckning och som i fartygets hemland införts i ett offentligt register eller en inteckningshandling, när fartyget införs i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av av Statens ämbetsverk på Åland, i kraft ett år från införandet i registret och även efter det, om panträtten intecknas i fartyget på ansökan som anhängiggjorts före utgången av denna tid.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

44 §

Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller inteckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas bestämmelserna om ändringssökande i VI avd. 1 kap. i lagen om transportservice.

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i fartygsregisterlagen (512/1993) 4, 11 och 35 §, 45 § 2 mom. och 46 §, av dem 4 § så-
dan den lyder delvis ändrad i lagarna 486/2004 och 1292/2009, samt

ändras rubriken för 1 § samt 1 § 1 och 3 mom., 2, 3, 6 och 8 §, rubriken för 2 kap., rubriken för 9 §, 9 § 1 mom., det inledande stycket i 9 § 2 mom. och 9 § 3–5 mom., rubriken för 10 §, 10 § 1 mom., det inledande stycket i 10 § 2 mom. samt 10 § 3–5 mom., ~~11 §~~, rubriken för 12 § och 12 § 1 mom., 13 § 1 mom., rubriken för 14 §, 15 §, 17 § 1 mom., 19 §, 20 § 1 mom., 28 § 1 mom., rubriken för 5 kap., rubriken för 30 §, 31 § 1 mom., 32 § 1 mom., 33 och 34 § samt 43 § 1 mom. 2 punkten, av dem rubriken för 1 § och 1 § 4 mom. samt 12 § sådana de lyder i lag 486/2004 och 9 § 3 mom. och 10 § 3 mom. sådana de lyder i lag 1158/2013, som följer:

1 §

Registrering av fartyg

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa ska införas i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Trafiksäkerhetsverket, eller i ett register enligt denna lag. I registret ska också införas uppgifter om fartyg under byggnad och fartygs historik enligt vad som föreskrivs i V avd. i lagen om transportservice eller nedan i denna lag. Trafik- och transportregistret förs av Trafiksäkerhetsverket i enlighet med V avd. i lagen om transportservice och Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Bestämmelserna i 9–12 § tillämpas endast när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Bestämmelser om fartygs nationalitet och hemort finns i sjölagen (674/1994).

2 §

Frivillig registrering

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är mindre än vad som anges i 1 § kan på ägarens begäran införas i registret, om de är minst 10 meter långa.

3 §

Register över fartyg under byggnad

Fartyg som är under byggnad i Finland kan på begäran införas i registret, om det färdigbyggda fartyget kommer att uppfylla de förutsättningar för registrering som föreskrivs i 1 eller 2 mom. Ett fartyg som är under byggnad förs i registret för det registerområde som ägaren bestämmer.

Om avsikten är att ett fartyg som är under byggnad ska föras utomlands för att registreras där sedan det har byggts färdigt, får det införas i registret oberoende av fartygets kommande nationalitet eller användningsändamål, om det är minst tio meter långt.

Införandet i registret får göras redan innan bygget påbörjats, om fartyget kan identifieras på basis av byggnadsnummer och ritningar eller på något annat tillförlitligt sätt.

6 §

Användning av fartyg i handelssjöfart

Fartyg som avses i 1 § får inte användas i handelssjöfart förrän de har införts i registret och erhållit nationalitetscertifikat av registermyndigheten.

8 §

Förhållande till övriga register

Fartyg som har införts i fiskefartygsregistret ska också införas i ett register som avses i denna lag, om de uppfyller förutsättningarna enligt 1 §.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 kap.

Bestämmelser om registrering av fartyg och införande av fartyg under byggnad i registret

9 §

Anteckningar som ska införas i registret

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. i denna paragraf tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

I registret antecknas

I registret antecknas även inteckningar som har fastställts i fartyget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.

Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartyget eller få inteckning i det, ska detta antecknas i registret.

I registret får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.

10 §

Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg under byggnad och inskrivning av äganderätten till sådana fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. i denna paragraf tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i V avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

I fråga om fartyg under byggnad antecknas i registret.

I registret antecknas inteckningar som har fastställts i fartygsbygget samt uppgifter om sådan utmätning eller kvarstad som gäller fartyget, uppgifter om ägarens konkurs samt ändringar i dessa uppgifter.

Om sökandens förvärv är förenat med villkor som inskränker hans rätt att överlåta fartygsbygget eller få inteckning i det, ska detta antecknas i registret.

I registret får också antecknas andra omständigheter som påverkar sådana registerärenden som avses i 1 mom.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

~~11 §~~

~~Språket i handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland~~

~~Handlingar som inlämnas till Statens ämbetsverk på Åland, dock inte ansökan, får också vara avfattade på engelska.~~

12 §

Rättande av fel när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare

När Statens ämbetsverk på Åland är registerförare iaktas vid rättande av ett felaktigt avgörande i ett registerärende eller av en felaktig registeruppgift förvaltningslagen (434/2003). Beträffande ärenden om rättande av fel gäller det som nedan föreskrivs om beslutsfattande i registerärenden. Om ett rättelseärende inte avgörs genast, ska det antecknas i registret att det är anhängigt.

13 §

Ersättande av skada

Den som lider skada på grund av ett uppenbart skrivfel eller andra därmed jämförbara fel eller brister i registeruppgifterna om ett fartyg eller fartyg under byggnad eller i intyg som har utfärdats på basis av dessa har rätt till ersättning av statens medel.

14 §

Skyldighet att göra anmälan till registret

15 §

Ansökan om inskrivning av äganderätten

Ansökan om inskrivning av äganderätten till ett fartyg som är infört i registret ska göras inom 30 dagar från det äganderätten har övergått. Om äganderättens övergång eller giltighet är förenad med ett avtalsvillkor, börjar tiden löpa från det förvärvet enligt villkoret har blivit slutligt.

17 §

Registrering av fartyg som överförts från utlandet

Om ett utländskt fartyg har blivit finskt, får det registreras först när det visas ett av den tidigare registerstatens fartygsregistermyndighet utfärdat intyg över att fartyget har avförts ur det utländ-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ska registret eller kommer att avföras vid den tidpunkt då det registreras i det finska registret, eller att det då görs någon annan anteckning som har motsvarande verkan.

19 §

Registrering vid dubbelöverlåtelse

Om någon har överlåtit ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera och har dessa samtidigt sökt om inskrivning av sin äganderätt i registret, antecknas i registret den överlåtelse som har skett först.

20 §

Registreringsansökan

Ansökan om registrering av fartyg och om inskrivning av äganderätten i registret ska göras skriftligen och undertecknas av sökanden eller dennes ombud.

28 §

Avgörande i registerärenden och expedition

Ett registerärende avgörs genom att avgörandet antecknas i registret. Om ärendet lämnas vilande eller myndigheten fattar ett därmed jämförbart beslut angående behandlingen av ärendet, ska anteckning om detta göras i registret. Avgörandets innehåll framgår av registret. Anteckningarna ska införas i registret utan dröjsmål.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

5 kap.

Avförande av fartyg och fartygsbyggen ur registret

30 §

Förutsättningar för avregistrering

31 §

Registermyndighetens rätt att avregistrera fartyg

Om den i registret införda ägaren inte fullgör sin skyldighet enligt 30 §, får registermyndigheten självmant avföra fartyget ur registret på de grunder som nämns i den paragrafen. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.

32 §

Tilläggsförutsättningar för avregistrering

Om ett fartyg är intecknat eller det har antecknats att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd, får fartyget inte avföras ur registret utan skriftligt samtycke av inteckningshavarna eller den som ansökt om utmätning eller om att säkringsåtgärd vidtas.

33 §

Återställande av nationalitetscertifikat

När ett fartyg har avförts ur registret ska dess sista finska ägare återställa nationalitetscertifikatet till registermyndigheten.

34 §

Antecknande av att ett fartyg under byggnad färdigställts i registret

Uppgift om färdigställande av ett fartyg under byggnad ska antecknas i registret inom 60 dagar från det att byggnadsarbetena på fartyget slutförts.

En inteckning, utmätning eller säkringsåtgärd angående fartygsbygget som har antecknats i registret ska kvarstå i registret, om inte inteckningshavaren eller den som ansökt om utmätning eller om att säkringsåtgärd vidtas ger sitt skriftliga samtycke till att anteckningen stryks.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

43 §

Straffstadganden

En fartygsägare som

2) underlåter att inom föreskriven tid lämna in ansökan enligt 15 §, ändringsanmälan enligt 16 § eller begäran om fartygs avregistrering enligt 30 §, eller

ska, om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans, *för förseelse mot fartygsregisterlagen* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag

om ändring av 73 § i mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i mervärdesskattelagen (1501/1993) 73 § 2 mom., sådant det lyder i lag 6/2009, som följer:

73§

Bilskatt på fordon som ett i 39 § i bilskattelagen (1482/1994) avsett registrerat ombud med stöd av 4 § 2 mom. i nämnda lag betalat i stället för en i trafik- och transportregistret införd fordon-sägare och debiterat av denne, utgör inte del av det vederlag som ombudet debiterat en återförsäl-jare för försäljning av fordonet och inte heller av det vederlag som en återförsäljare debiterat en i fordonsregistret införd fordonsägare för försäljning av ett fordon.

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

Lag

om ändring av 96 § värnpliktslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i värnpliktslagen (1438/2007) 96 § 1 mom. 14 punkten, sådan den lyder i lag 646/2015,
som följer:

96§

Rätt att få uppgifter av en myndighet, en sammanslutning och en privatperson

Utöver det som bestäms i någon annan lag har den registeransvarige, för utförande av de uppdrag som föreskrivs för den i 91 §, rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifter som är nödvändiga för värnpliktsregistret som följer:

14) av Trafiksäkerhetsverket uppgifter ur trafik- och transportregistret för behandling av körkorts- och körtillståndsärenden,

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 1 § 1 mom., ~~29 §~~ och 34 e § 3 mom., sådana de lyder, 1 § 1 mom. i lag 5/2009, ~~29 §~~ sådan den lyder delvis ändrad i lag 413/1997 och 34 e § 3 mom. sådant det lyder i lag 561/2016, som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

1 §

För personbilar (kategori M1), paketbilar (kategori N1) och sådana bussar (kategori M2) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L3 och L4) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det trafik- och transportregister (registret) som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

29 §

En förmån som avses i 28 § kan för varje trafiktillstånd som avses i de nämnda paragraferna beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks i registret eller fordonet överläts till en annan innehavare av trafiktillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafiktillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Har till myndigheterna gjorts en sådan anmälan om överlåtelse av fordonet som leder till debitering av skatt, kan förmånen beviljas på nytt redan före utgången av den tid som anges i 48 §.

Trots bestämmelserna i 1 mom. kan den som har beviljats nedsättning av skatt med stöd av 28 § en kort tid vara införd i registret som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd, om detta är nödvändigt på grund av service eller reparation av bilen. Om flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd är registrerade i samma ägares eller innehavares namn längre tid än 60 dagar under en sex månaders tidsperiod, debiteras skatt på det sätt som bestäms nedan.

34 e §

Om det till följd av en ändring av hyresavtalet eller av någon annan orsak konstateras att förskottsåterbäring beviljats till ett för stort belopp, återkrävs den överskjutande delen av den som fått återbäringen. Hela förskottsåterbäringen återkrävs om fordonet används i trafik i Finland efter utgången av det tidsbundna avtal som uppgetts till skattemyndigheten eller om återbäring vid utförsel inte söks för fordonet inom trettio dagar från utgången av det tidsbundna avtalet. Förskottsåterbäring återkrävs dock inte om fordonet har skrotats eller annars förstörts och en anteckning om detta gjorts i trafik- och transportregistret i enlighet med 66 e § i fordonslagen. Beslut om återkrav av förskottsåterbäring ska fattas senast inom ett år från ingången av det kalenderår som följer på utgången av det tidsbundna hyresavtal för fordonet som uppgetts till skattemyndigheten. På återkrav av förskottsåterbäring i de fall som avses i detta moment tas skattetillägg ut med iakttagande av lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag

om ändring av lagen angående rättighet att idka näring

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) 4 §, sådan den lyder i lagarna 332/1989 och 1362/1994, samt
ändras 3 § 17 punkten, sådan den lyder i lag 1378/1993, som följer:

3 §

Genom lag eller förordning stadgas särskilt om idkande av följande näringar:

17) användning av motorfordon och andra maskiner som förflyttar sig med egen kraft, fordonsbesiktning och uppgifter i samband med det samt inmatning i trafik- och transportregistret av data om fordonsbesiktningar och om uppgifter i samband med besiktningar;

Denna lag träder i kraft den 20 .

15.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016) 45 § 1 mom. 2 punkten som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

45 §

Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för registerföringen och ändamålet med registret:

2) av de myndigheter som för register över fartyg, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,

Denna lag träder i kraft den 20 .

16.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (761/2003) 13 § 1 mom. 1, 3 och 10 punkten, sådana de lyder, 13 § 1 och 3 punkten i lag 1181/2013 och 10 punkten i lag 427/2014, samt

ändras 13 § 1 mom. 10 punkten och 19 § 1 mom. 1 punkten, sådan den lyder, 13 § 1 mom. 10 punkten i lag 427/2014 och 19 § 1 mom. 1 punkten i lag 1181/2013, som följer:

13 §

Polisens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem

Utöver vad som föreskrivs i någon annan lag har polisen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige i fråga ur vissa register genom en teknisk anslutning eller som en datamängd få sådan information som polisen behöver för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister, enligt följande:

10) ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar och ägare och innehavare av båtar som behövs för utförande av de uppgifter som anges i 1 kap. 1 § i polislagen och de uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över

Betänkande KoUB 3/2018 rd

~~skyddet (485/2004) samt för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen,~~

19 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Trafiksäkerhetsverket sådana uppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

Denna lag träder i kraft den 20 .

17.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005) 22 § 1 mom. 1 och 9 punkten, sådana de lyder, 22 § 1 mom. 1 punkten i lag 1182/2013 och 22 § 1 mom. 9 punkten i lag 1427/2009, samt

ändras 22 § 1 mom. 1, 5 och 19 punkten samt 28 § 1 mom. 1 punkten, av dem det inledande stycket i 22 § 1 mom. sådant det lyder i lag 111/2018 och 19 punkten sådan den lyder i lag 425/2014 samt 28 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 938/2016, som följer:

22 §

Gränsbevakningsväsendets rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem

Utöver vad som föreskrivs i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet eller i någon annan lag har gränsbevakningsväsendet utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att

Betänkande KoUB 3/2018 rd

för att utföra sina uppdrag och föra sina personregister ur vissa register få nödvändiga uppgifter enligt följande:

5) av Statens ämbetsverk på Åland, ur de uppgifter om registrering av fartyg, fartyg under byggnad och fartygs historik som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) sådana uppgifter om fartyg, ägare till och innehavare av fartyg som behövs för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag, uppdrag enligt lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer,

19) ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar och ägare till och innehavare av båtar som behövs för övervakning av sjötrafiken, upprätthållande av gränssäkerheten, förundersökning, annan undersökning, räddningsuppdrag och uppdrag som avses i lagen om sjöfartsskydd eller för påförande av påföljdsavgift för transportörer,

28 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna får gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Trafiksäkerhetsverket sådana uppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

Denna lag träder i kraft den 20 .

18.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (639/2015) 13 § 1 mom. 16 och 18 punkten, sådan de lyder i lag 467/2017, samt

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ändras 13 § 1 mom. 3, 15 och 17 punkten samt 17 § 1 mom. 2 punkten, sådana de lyder, 13 § 1 mom. 3, 15 och 17 punkten i lag 467/2017 och 17 § 1 mom. 2 punkten i lag 939/2016, som följer:

13 §

Tullens rätt att få uppgifter ur vissa register och informationssystem

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att i enlighet med vad som avtalas om saken med den registeransvarige, ur vissa register och genom teknisk anslutning eller som en datamängd få och i övrigt behandla sådan information som Tullen behöver för att utföra sina uppdrag eller föra sina personregister, enligt följande:

3) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) sådana uppgifter som behövs för utförande av Tullens lagstadgade uppdrag,

15) ur Ålands fritidsbåtsregister sådana uppgifter om båtar samt om ägare och innehavare av båtar som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tull- och skatteövervakning, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,

17) av Statens ämbetsverk på Åland, ur de uppgifter om registrering av fartyg, fartyg under byggnad och fartygs historik som avses i fartygsregisterlagen (512/1993) sådana uppgifter om fartyg, ägare och innehavare av fartyg som behövs för de uppdrag som Tullen sköter enligt lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, för påförande av påföljdsavgift för transportör enligt 179 § i utlänningslagen, för tullövervakning, skattekontroll, beskattning och indrivning samt för tullbrottsbekämpning,

17 §

Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

2) till Trafiksäkerhetsverket sådana uppgifter i enlighet med IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

Denna lag träder i kraft den 20 .

19.

Lag

om ändring av 19 och 20 § i lagen om nödcentralsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om nödcentralsverksamhet (692/2010) 19 § 1 mom. 4 och 13 punkten sådana de lyder i lag 1172/2016, samt
ändras 19 § 1 mom. 6 och 14 punkten samt 20 § 2 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 1172/2016, som följer:

19 §

Rätt att få information ur registren

Nödcentralsverket och dess anställda har enligt vad som överenskommits med registerföraren och trots sekretessbestämmelserna, för att kunna sköta Nödcentralsverkets lagstadgade uppgifter, rätt att avgiftsfritt få information som behövs för att säkerställa förberedande åtgärder i samband med uppdrag eller arbetarskyddet eller för att stödja myndigheten eller enheten i fråga. I detta syfte har Nödcentralsverket och dess anställda rätt att

6) få sådan information ur trafik- och transportregistret enligt lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändig för utförande av Nödcentralsverkets lagstadgade uppdrag,

14) få information ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland om de anteckningar som enligt 9 § i lagen om fartygsregister (512/1993) ska införas i registret,

20 §

Utlämnande av uppgifter

Nödcentralsverket får, trots sekretessplikten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet,

2) lämna ut information som avses i 19 § till enheter inom polisväsendet, räddningsväsendet samt social- och hälsovårdsväsendet och till andra enheter och aktörer som Nödcentralsverket har larmat eller för vilka informationen på begäran har inhämtats i samband med en uppgift som avses i 4 § 1 mom. 2 punkten; information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 1–7, 11 och 12 punkten får lämnas ut endast till polisens verksamhetsenheter eller tjänstemän vid gränsbevakningsväsendet; sådan information om ägare eller innehavare av ett fordon inklusive adress och annan kontaktinformation samt tekniska data och identifieringsuppgifter om ett for-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

don som Nödcentralsverket har fått ur trafik- och transportregistret med stöd av 19 § 1 mom. 6 punkten får lämnas ut även till räddningsväsendets enheter och information som Nödcentralsverket har fått med stöd av 19 § 1 mom. 8 punkten får lämnas ut endast till räddningsväsendets enheter,

Denna lag träder i kraft den 20.

20.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i luftfartslagen (864/2014) 3 § 2 mom., 12–15 §, 21 §, 23–31 §, 47 § 1 mom. 1, 8 och 9 punkten, 63–69 §, 70 § 2–5 mom., 71 och 73 §, 141 § 1 mom. 6 och 7 punkten, 146 § 1 mom. 5–7 och 14 punkten, 160 § 1 mom. 2 punkten, 163–164 § och 178 § 12 punkten, av dem 27, 63 och 164 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 61/2016

ändras det inledande stycket i 7 § 1 mom., 16 § 1 mom., 17 § 1 mom., 19 § 2 mom., 20 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 22 §, det inledande stycket i 22 § 1 mom. samt 22 § 2 mom., 46 §, 50 § 2 och 3 mom., 51 § 1 mom., 54, 62 och 70 §, 122 § 4 och 5 mom., 136 § 2 mom., rubriken för 14 kap., rubriken för 141 § samt 141 § 1 mom. 12 punkten, 143 §, rubriken för 146 § samt 146 § 1 mom. 8 punkten, 147 § 1 mom., rubriken för 148 § samt 148 § 1 mom. 3 punkten, 153 § 7 mom., 165 § 1 mom., 174 §, 178 § 13 punkten och 181 § 2 mom. 2 punkten, av dem 46 §, 153 § 7 mom. och 181 § 2 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 61/2016, samt
fogas till 148 § ett nytt 3 mom. som följer:

7§

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag och i lagen om transportservice (320/2017) med följande preciseringar och undantag:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

16 §

Luftfartygs registreringsbeteckning och registreringsbevis

För att få finsk nationalitet ska ett luftfartyg införas i trafik- och transportregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland, om inte något annat föreskrivs nedan i denna lag. Trafiksäkerhetsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg över registreringen av ett luftfartyg utfärda ett registreringsbevis och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.

17 §

Registreringsrätt

Ett luftfartyg får införas i trafik- och transportregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

19 §

Interimistisk registrering

Också luftfartyg som är under byggnad får införas i trafik- och transportregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.

20 §

Förändringar i registeruppgifterna

Luftfartygets ägare ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt V avd. 2 kap i lagen om transportservice som ska införas i registret förändras,

22 §

Avförande av luftfartyg ur trafik- och transportregistret

Ett luftfartyg ska avföras ur trafik- och transportregistret.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket kan avföra ett luftfartyg ur trafik- och transportregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på minst sex månader har lagt fram hinder mot att luftfartyget avförs ur registret.

46 §

Tillståndsgivare

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

50 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar

Den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd, den yrkesutbildade person inom hälso- och sjukvården enligt lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.

En läkare, en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården och en sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård som avses i 2 mom. får trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet. Innan en anmälan görs ska den som ansöker om eller innehar ett tillstånd informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.

51 §

Utländska certifikat

I enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland erkänner Trafiksäkerhetsverket persontillstånd utfärdade utomlands som uppgiften kräver.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

54 §

Flygelev

Bestämmelser om en flygelevs rätt att flyga ensam finns i II avd. 13 kap. 5 § i lagen om transportservice.

62 §

Definitioner

I enlighet med unionslagstiftningen avses i detta kapitel med

1) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning,

2) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling,

3) *flyguppvisning* en i lagen om sammankomster (530/1999) avsedd offentlig tillställning vid vilken det ordnas luftfartsverksamhet inför publik,

4) *avancerad flygning* avsiktligt utförda manövrer med ett luftfartyg som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal variation i hastighet, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning.

70 §

Bruksflyg och utbildning av flygande personal

Bestämmelser om bruksflyg, flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning och kabinbesättning finns i II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 § i lagen om transportservice.

122 §

Register över automatiska nödradiosändare

Genom förordning av statsrådet får det vid behov utfärdas närmare bestämmelser om införande av uppgifter enligt 2 och 3 mom. i registret, om internationella förpliktelser som gäller Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det. Trots bestämmelserna om sekretess har Kommunikationsverket för registerföringen rätt att av Trafiksäkerhetsverket få de uppgifter som avses i 2 och 3 mom. ur trafik- och transportregistret.

Luftfartygets ägare och operatör ska underrätta den registeransvarige om sådana uppgifter som avses i denna paragraf och förändringar i dem och som inte ska anmälas till trafik- och transport-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

registret, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att specificera och verifiera uppgifterna.

136 §

Skadeståndsansvar

Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i trafik- och transportregistret.

14 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden

141 §

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

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har:

- 12) godkännande för utbildnings- eller flygorganisationens ansvariga person.

143 §

Återkallande av tillstånd som beviljats personer eller förbud mot att bedriva verksamhet

Ett tillstånd som beviljats en i 141 § avsedd person och som är en förutsättning för verksamheten kan återkallas temporärt eller permanent eller personen kan förbjudas att verka i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, om personen

- 1) på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet,

- 2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet eller kraven uppgiften ställer,

- 3) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

- 4) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

Betänkande KoUB 3/2018 rd

5) genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelser eller föreskrifter att det ger anledning att misstänka att personen inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.

Ett verksamhetsförbud som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att villkoren för erhållande av tillståndet eller verksamheten uppfylls. Ett återkallande av tillstånd enligt 3–5 punkten i det momentet bestäms för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare.

En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Trafiksäkerhetsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett återkallande enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Förbudet gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.

146 §

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

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

8) en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling,

147 §

Anmärkningar och varningar som gäller organisationer

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation eller den som bedriver anmälningspliktig verksamhet inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser, kan den som bedriver verksamhet ges en anmärkning eller varning.

148 §

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

Trafiksäkerhetsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om:

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

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Trafiksäkerhetsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda en verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd men för vilken en anmälan måste göras och

1) det finns grundad anledning att misstänka att den i anmälan avsedda verksamhetsutövaren inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningarna för att bedriva anmälningspliktig verksamhet inte längre föreligger och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser,

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

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

I fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av uppgifter i trafik- och transportregistret. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns dessutom i personuppgiftslagen och bestämmelser om utlämnande av uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

165 §

Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning

Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av ledningsenheten för flygplatsen eller av den som tillhandahåller tjänster för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda i trafik- och transportregistret som ägare, innehavare eller operatörer.

174 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

13) bedriver verksamhet som avses i 70 eller 72 § utan det tillstånd eller den anmälan som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller mot bestämmelserna och föreskrifterna för sådan anmälningspliktig verksamhet,

181 §

Ändringssökande

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:

2) i 47 § avsedda beslut om medicinskt intyg och om godkännande för teckengivare,

Denna lag träder i kraft den 20 .

21.

Lag

om ändring av 59 § i avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen (646/2011) 59 § 1 mom. som följer:

59 §

Skrotningsintyg och slutlig avregistrering av fordon

En insamlare eller behandlare ska ge fordonets innehavare ett skrotningsintyg efter att ha kontrollerat innehavarens rätt att överlämna fordonet för skrotning. Insamlaren eller behandlaren ska

Betänkande KoUB 3/2018 rd

underrätta Trafiksäkerhetsverket om skrotningen för att fordonet ska kunna avregistreras slutligt i trafik- och transportregistret. För avregistreringen tar Trafiksäkerhetsverket ut en avgift av producenten. Bestämmelser om avgiftens belopp finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Denna lag träder i kraft den 20 .

22.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag (176/2017) 14 § och 15 § 6 mom. som följer:

14 §

Båtregistret för Tana älv

Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är trafik- och transportregistret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017).

På registreringen av fiskebåtar i Tana älv tillämpas lagen om transportservice med de undantag som föreskrivs i 15–17 §.

15 §

Registrering av båtar

Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som tjänsteproducent som bistår i registreringsuppgiften enligt IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice och sköter de uppgifter som avses i 3 § i det kapitlet samt utför för Trafiksäkerhetsverkets re-

Betänkande KoUB 3/2018 rd

gistreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtgaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

23.

Lag

om ändring av 95 § i lagen om fiske

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fiske (379/2015) 95 § 1 mom. som följer:

95 §

Rätt för dem som för fiskeriförvaltningens register att få uppgifter av myndigheter
Registerförarna har trots sekretessbestämmelserna rätt att av de myndigheter som för fiskefartygsregistret, trafik- och transportregistret och Ålands fartygsregister få sådana uppgifter om de i registren inskrivna fiskefartygen och om deras ägare och innehavare som är nödvändiga för skötseln av uppdrag som avses i 93 §.

Denna lag träder i kraft den 20 .

24.

Lag

om ändring av 5 och 6 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten

I enlighet med riksdagens beslut

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ändras i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten (960/2013) 5 § och 6 § 1 mom., av dem 5 § sådan den lyder i lag 1096/2014, som följer:

5 §

Beloppet av och grunderna för avgiften

Avgiften är 2,20 euro för varje besiktning och efterkontroll som utförts på besiktningsstället under avgiftsperioden och som registrerats i trafik- och transportregistret.

6 §

Påförande av avgiften

Efter utgången av varje avgiftsperiod ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål påföra den avgift som för avgiftsperioden ska betalas för besiktningar och efterkontroller. Avgiften påförs genom att en faktura som grundar sig på de uppgifter som registrerats i trafik- och transportregistret samt andra utredningar skickas till innehavaren av besiktningskoncessionen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

25.

Lag

om ändring av lagen om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) 2 och 8 §, samt

ändras 1, 3 och 4 §, rubriken för 5 § och 5 § 1–4 mom., rubriken för 6 § och 6 § 1 mom., 7 § 1 och 2 mom., 9 och 10 §, 12 § 2 mom. 2 punkten, 13 § 2 mom. 1 och 4 punkten och 13 § 3 mom., 15 § 1 mom., 16 § 2 mom., 17 § 1 mom., 18 och 19 §, 21 § 1 och 4 mom. och 23 § som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagen tillämpas på metro- och spårvägstrafik (*spårbunden stadstrafik*) samt på byggande, underhåll och administration av metrobannät och spårvägsnät. Bannätsförvaltare kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät.

3 §

Krav på bannätsförvaltare

En bannätsförvaltare ska uppfylla följande krav:

- 1) bannätsförvaltaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,
- 2) bannätsförvaltaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet,
- 3) bannätsförvaltaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,
- 4) bannätsförvaltaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att bannätsförvaltaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,
- 5) bannätsförvaltaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

4 §

Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltaren

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 3 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former förvalta och övervaka bannätet.

Bannätsförvaltaren uppfyller inte solvenskravet enligt 3 § 4 punkten, om

- 1) bannätsförvaltaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),
- 2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

Betänkande KoUB 3/2018 rd

3) bannätsförvaltaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

5 §

Bannätsförvaltarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

Bannätsförvaltaren ska till Trafiksäkerhetsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt denna lag som bannätsförvaltaren bedriver. Anmälan ska innehålla bannätsförvaltarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska bannätsförvaltaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 3 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten och om överföring av förvaltningen av bannätet till en annan verksamhetsutövare.

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om bannätsförvaltaren och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utökningsregistret och beskattningens datasystem för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för myndighetstillsynen enligt 13 §.

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ge bannätsförvaltaren möjlighet att inom skälig tid komplettera sin anmälan. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor.

6 §

Bannätsförvaltarens ansvar

Bannätsförvaltaren svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften av bannätet i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Trafiksäkerhetsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

7 §

Säkerhetsstyrningssystem

Bannätsförvaltaren ska ha ett *säkerhetsstyrningssystem* som erbjuder ett systematiskt förfarande för identifiering av faror och förvaltning av risker och samtidigt säkerställer att de åtgärder genom vilka de identifierade farorna samt riskerna förvaltas är effektiva. Förvaltningen av alla risker som hör till organisationens verksamhet ska tryggas genom säkerhetsstyrningssystemet.

Bannätsförvaltarens verkställande direktör eller någon annan som svarar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och förvaltas effektivt inom den organisation som de leder.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

9 §

Trafikledning på bannätet

Trafikledningen på bannätet ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. För ordnandet av trafikledningstjänster svarar ett kommunalt affärsverk, ett bolag eller någon annan sammanslutning eller en bannätsförvaltare som bedriver spårbunden stadstrafik och agerar som verksamhetsutövare. Bannätsförvaltaren svarar för trafikledningen alltid när flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet. En verksamhetsutövare som avses i denna paragraf kan själv ordna trafikledningstjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.

10 §

Register

Trafiksäkerhetsverket för ett register över metrobannätet och spårvägsnätet. Verket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som bannätsförvaltaren lämnat med stöd av 5 §.

Bannätsförvaltaren ska ge in uppgifterna via gränssnittet eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.

12 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över

2) att säkerhetsstyrningssystemen hos bannätsförvaltare överensstämmer med kraven och deras prestationsförmåga,

13 §

Utförande av myndighetstillsynen

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

Betänkande KoUB 3/2018 rd

1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter, och detta med tanke på tillsynen är motiverat, få tillträde till bannätsförvaltares och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur,

4) granska för tillsynsuppdraget nödvändiga uppgifter som innehas eller används av bannätsförvaltaren.

Trafiksäkerhetsverket kan vid tillsynen anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i kraven på den spårbundna stadstrafiken. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

15 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om allvarliga olyckor samt om andra olyckor och olyckstillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa och som verksamhetsutövaren fått kännedom om.

16 §

Användning av information om olyckor eller olyckstillbud

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt olyckstillbud som de känner till.

17 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § får för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikationen i anslutning till den spårbundna stadstrafikens trafiksäkerhet och trafikledning får inte användas för annan kommunikation.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

18 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Bannätsförvaltaren ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar. Bannätsförvaltaren ska på det sätt som dess verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

19 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en bannätsförvaltare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne handlar i strid med denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Bestämmelser om dessa finns i viteslagen (1113/1990).

Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven enligt 3 §, ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 5 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera bannätsförvaltaren en möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka bannätsförvaltaren ämnar se till att kraven uppfylls. Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda bannätsförvaltaren att fortsätta med sin verksamhet tills vidare eller för en viss tid, om bristen med tanke på verksamhetens säkerhet kan anses vara väsentlig. Om bristen är ringa, kan verket bestämma en ny frist för avhjälpande av bristen, som inte får vara kortare än två veckor.

21 §

Årsavgift

En verksamhetsutövare som avses ovan i 9 § ska betala 40 000 euro i årsavgift till Trafiksäkerhetsverket. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för föring av verkets register som avses i 10 § och det register som avses i VI avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice och för verkets andra administrativa myndighetsavgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

— — — — —

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Årsavgiften är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen tas en årlig dröjsmålsränta ut på det obetalda beloppet enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Trafiksäkerhetsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta.

23 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till, ska dömas till böter för *brott mot lagstiftningen om spårbunden stadstrafik*, såvida inte gärningen är ringa eller strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

26.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928) 1 § 1 mom. och 3 §, sådana de lyder i lag 596/1964, som följer:

1 §

Luftfartyg, som är registrerat i Finland eller antecknat i trafik- och transportregistret, får intecknas till säkerhet för fullgörande av förbindelse till ett visst penningbelopp.

3 §

Ärenden som gäller inteckning i luftfartyg handläggs av den myndighet som ska föra trafik- och transportregistret. Anteckningar om sådana ärenden ska göras i det registret.

Denna lag träder i kraft den 20 .

27.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 3 b § 5 punkten och 12 §, sådana de lyder, 3 b § 5 punkten i lag 73/2015 och 12 § i lag 1295/2009, som följer:

3 b §

Avtal om förarexamensverksamhet

I ett avtal om förarexamensverksamhet ska utöver vad som bestäms i 3 a § 3 mom. dessutom avtalas om

5) det förfarande som ska iakttas när trafik- och transportregistret används och uppgifter registreras i detta samt hur det dataskydd och den datasäkerhet som krävs av serviceproducenten ska påvisas,

12 §

Personregisteruppgifter

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna få de uppgifter ur straffregistret som behövs för fastställande av att de tillförlitlighetskrav som ställs på en förarexamensmottagare eller en person som tar emot förarexamina och körtillståndsproven uppfylls.

Denna lag träder i kraft den 20 .

28.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om beskattning av rederibolag och redare (273/1983) 1 § och 6 § 2 mom. som följer:

1 §

Bestämmelserna i denna lag iakttas vid beskattningen av rederibolag och dess redare, då bolaget bildats av samfund som bedriver affärsrörelse och till bolagets anläggningstillgångar hör ett enda fartyg som används i handelssjöfart och som är antecknat i Finland i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

6 §

Lagen tillämpas på rederibolag, bildade av samfund som idkar affärsrörelse, i de fall då bolaget bildats och det fartyg som tillhör bolaget antecknats i trafik- och transportregistret eller i fartygsregistret i redarnas namn år 1983 eller senare.

Denna lag träder i kraft den 20 .

29.

Lag

om ändring av 11 § i lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 11 § 1 mom., sådant det lyder i lag 914/2016, som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

11 §

Exceptionell teknisk uppfinning

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att sådan marin utrustning som betraktas som en exceptionell teknisk uppfinning placeras ombord på ett fartyg trots att utrustningen inte uppfyller kraven i 4 § 1 mom. En förutsättning är att tillverkaren av utrustningen eller dennes behöriga representant påvisar för Trafiksäkerhetsverket att utrustningen är minst lika effektiv som marin utrustning som har försetts med rattmärke och som är avsedd för motsvarande bruk. Trafiksäkerhetsverket kan på bekostnad av tillverkaren eller dennes behöriga representant anlita utomstående provnings- eller kontrolltjänster eller andra tjänster för att påvisa motsvarande effektivitet. Det som föreskrivs ovan i detta moment tillämpas också på fartyg som överförs till trafik- och transportregistret eller till det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland från registret i en medlemsstat i Europeiska unionen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

30.

Lag

om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006) 8 §, sådan den lyder delvis
ändrad i lag 1334/2009, samt
ändras 5 § 1 mom., sådant det lyder i lag 1334/2009, som följer:

5 §

Sjömansregistret

För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden ska kunna registreras på ett tillförlitligt sätt ska Trafiksäkerhetsverket som en del av det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017) föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

31.

Lag

om ändring av lagen om läkarundersökning av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) 9 § 4 mom. samt
ändras 3 § 3 punkten som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *sjömansläkare* en sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017),

Denna lag träder i kraft den 20 .

32.

Lag

om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 3 § 3 och 4 mom., 16–21 §, 22 § 2 mom., 24 §, 33 § 2 mom. och 39 § 4, 5 och 7 punkten, av dem 3 § 3 och 4 mom., 16–18 §, 22 § 2 mom., 33 § 2 mom. och 39 § 5 punkten sådana de lyder i lag 95/2013, 19 och 21 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 95/2013 och 20 § sådan den lyder i lag 878/2014, samt

ändras 1 § 1 mom., rubriken för 2 kap., 5 § 4 mom., 15 §, rubriken för 33 § och 41 § 1 mom., av dem 5 § 4 mom. och rubriken för 33 § sådana de lyder i lag 95/2013, 15 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1321/2011 och 95/2013 samt 41 § 1 mom., sådant det lyder i lag 878/2014, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om fartygsbemanning och vakthållning.

2 kap.

Fartygsbemanning och vakthållning

5 §

Betryggande bemanning

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om bemanningen av fritidsbåtar, hyresbåtar och fartyg i inrikes fart.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

15 §

Behörighet för nöjesfartygs befälhavare

Nöjesfartygs befälhavare ska ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

33 §

Gränserna för fartområden i inrikes fart

41 §

Ändringssökande

Beslut av Trafiksäkerhetsverket i ärenden som gäller återkallande av certifiering enligt 28 § får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen med iakttagande av förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Denna lag träder i kraft den 20 .

33.

Lag

om ändring av 2 § i trafikförsäkringslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i trafikförsäkringslagen (460/2016) 2 § 7 punkten som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

Betänkande KoUB 3/2018 rd

7) *register* det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

Denna lag träder i kraft den 20 .

34.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) 2 § 1 mom. 4, 6 och 7 punkten, av dem 2 § 1 mom. 7 punkten sådan den lyder i lag 74/2015, samt
fogas till 2 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 74/2015, nya 4 a- och 8 a-punkter som följer:

2 §

Uppgifter

Trafiksäkerhetsverket ska

4) sörja för uppgifter i anslutning till trafikmarknaden, främjande av mobilitetstjänster och utveckling av trafiksystemet inom sitt verksamhetsområde,

4 a) främja digitalisering i anslutning till trafiken och trafikmarknaden samt möjliggöra genomförandet av experiment, forskning och innovationer i anslutning till trafik och transport,

6) sköta intecknings-, beskattnings- och registreringsuppgifter samt informationstjänstuppgifter inom sitt verksamhetsområde,

7) utfärda de tillstånd, godkännanden och andra beslut som krävs inom verksamhetsområdet och sörja för ordnandet av bedömningen av behörigheter,

8 a) sköta de uppgifter som tilldelats verket i anslutning till prissättning av transporter,

Denna lag träder i kraft den 20 .

35.

Lag

om ändring av 10 § i lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 10 § 1 mom. som följer:

10 §

Upprättande och godkännande av ett system för personlistor samt utseende av en person att föra personlistan

Ett bolag vars passagerarfartyg är inskrivet i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland ska upprätta ett system för personlistor, om bolaget i enlighet med 5 § ska räkna och anmäla antalet personer ombord på passagerarfartyget eller i enlighet med 6 § ska anteckna och anmäla de ombordvarandes personuppgifter. På samma eller liknande rutter får det inte användas olika system utan särskilda skäl.

Denna lag träder i kraft den 20 .

36.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ändras i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010) 23 § 1 mom. 2 punkten och 24 § 1 mom. 3 punkten som följer:

23 §

Den registeransvarigas rätt att få uppgifter av myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har den registeransvariga rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för drivandet av och ändamålet med registret:

2) av de myndigheter som för register över fartyg, uppgifter om anteckningar om dem som äger och innehar registrerade fiskefartyg,

24 §

Utlämnande av uppgifter som innehåller personuppgifter

Trots 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet får sådana uppgifter i registret som innehåller personuppgifter lämnas ut i form av kopior och utskrifter eller med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt

3) till Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och upprätthållande av trafik- och transportregistret,

Denna lag träder i kraft den 20 .

37.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i sjölagen (674/1994) 15 kap. 26–28 § sådana de lyder i lag 77/2015, samt

ändras 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 1 § 4 mom. 2 punkten, 2 §, 4 § 1 mom., 6 §, 2 kap. 1 §, 4 kap. 1 § 2 mom., 5 kap. 1 § 1 mom., 14 § 3 mom., 15 § 1 mom. 5 punkten, 10 a kap. 6 § och 8 § 1 mom., 11 a kap. 7 § 1 mom. samt 15 kap. 24 § 1 mom., av dem 1 kap. 1 § 2 mom. 4 punkten, 1 kap. 1 § 4 mom. 2 punkten och 11 a kap. 7 § 1 mom. sådana de lyder i lag 860/2016, 4 kap. 1 § 2 mom.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

sådant det lyder i lag 234/1995, 10 a kap. 6 § sådan den lyder i lag 686/2008, 10 a kap. 8 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1688/2009 samt 15 kap. 24 § 1 mom. sådant det lyder i lag 249/2017, som följer:

I AVDELNINGEN

Fartyg

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

1 §

Ett fartygs nationalitet

I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

2 §

Fartygs registrering

Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart ska vara infört i trafik- och transportregistret i enlighet med lagen om transportservice (320/2017) eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland i enlighet med lagen om fartygsregister (512/1993).

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4 §

Ett fartygs hemort

Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

6 §

Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse

Om någon överlåter ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera, och om den till vilken den senare överlåtelsen skedde har fått sitt förvärv antecknat i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland, är en tidigare överlåtelse utan verkan mot förvärvaren om förvärvet skedde i god tro och mot vederlag.

2 kap.

Fartygs registrering

1 §

Fartygs registrering i trafik- och transportregistret och i fartygsregistret

Bestämmelser om fartygs registrering finns i lagen om transportservice och i lagen om fartygsregister.

4 kap.

Kvarstad på fartyg

1 §

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i kapitlet gäller fartyg som är införda i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket, det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller ett motsvarande utländskt register.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

5 kap.

Partrederi

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas då två eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

14 §

En redares ansvar

Den som har överlåtit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

15 §

Upplösning av ett partrederi

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

5) partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts ur trafik- och transportregistret eller det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

10 a kap.

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

6 §

Försäkringsplikt för finska fartyg

Den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland och som

Betänkande KoUB 3/2018 rd

har en bruttodräktighet som överstiger 1 000 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller inneha någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan fördragsslutande stat, intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

8 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat över den försäkring eller ekonomiska säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

— — — — —

11 a kap.

Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

7 §

Certifikat över försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte har registrerats i någon stat som är part i Nairobikonventionen.

— — — — —

15 kap.

Befordran av passagerare och resgoods

24 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4 a i bilaga I till Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som

Betänkande KoUB 3/2018 rd

förs av Statens ämbetsverk på Åland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfyllt försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Denna lag träder i kraft den 20 .

38.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) det inledande stycket i 4 § 1 mom., 5 § 2 och 3 mom. och 17 § 1 mom. 4 punkten, av dem det inledande stycket i 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 967/2008 och 17 § 1 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 1317/2009, som följer:

4 §

Inskrivning i handelsfartygsförteckningen

Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i Finland registrerade

5 §

Avförande ur handelsfartygsförteckningen

Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra fartygets finska ägare eller den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland, om avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska registret.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra den som för fartygsregistret på Åland, om avförandet gäller ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret och avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska registret.

17 §

Stödmyndighetens rätt att få uppgifter

Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att

4) av Trafiksäkerhetsverket för utredning och kontroll av förutsättningarna för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och beviljande av stöd enligt denna lag få uppgifter om fartygs besiktning och bemanning och om registeranteckningar som gäller fartygen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

39.

Lag

om ändring av 139 § i lagen om sjömanspensioner

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjömanspensioner (1290/2006) 139 § 1 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 296/2015, som följer:

139 §

Anmälningar som krävs för ordnandet och skötseln av pensionsskydd.

För ordnandet och skötseln av pensionsskydd ska arbetsgivaren anmäla sina identifieringsuppgifter till pensionskassan och göra en månadsanmälan till pensionskassan separat för var och en av de arbetstagare som varit anställda hos arbetsgivaren under kalendermånaden. Månadsanmälan till pensionskassan ska göras senast den 10 dagen i den andra kalendermånaden efter arbetsmånaden och i anmälan ska i enlighet med pensionskassans anmälningsförfarande uppges

Betänkande KoUB 3/2018 rd

4) arbetstagarens tjänsteställning i Trafiksäkerhetsverkets trafik- och transportregister vid utgången av kalendermånaden.

Denna lag träder i kraft den 20 .

40.

Lag

om ändring av 14 § sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 14 § 2 mom. 1, 3, 6 och 7 punkten, sådana de lyder, 14 § 2 mom. 1 och 7 punkten i lag 1660/2009, 14 § 2 mom. 3 punkten i lag 865/2014 och 14 § 2 mom. 6 punkten i lag 429/2014, som följer:

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

1) uppgifter om fordon och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för ~~och ur det fordonsregister som Ålands landskapsregering för,~~

3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens automatiska nödradiosändare som förs av Kommunikationsverket,

6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för ~~och ur det fritidsbåtsregister som registermyndigheten i landskapet Åland för,~~

7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för ~~och ur det fartygsregister som Statens ämbetsverk på Åland för,~~

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

41.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 4 punkten, sådan den lyder i lag 1720/2015, som följer:

9 §

Utöver det som föreskrivs i punktskattelagen är följande produkter befriade från punktskatt och försörjningsberedskapsavgift:

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata fritidsbåtar; bränslen för fiskefartyg är dock skattefria till den del de används för kommersiellt fiske, under förutsättning att fiskefartyget har antecknats i det fiskefartygsregister för insjövatten som avses i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016), det fiskefartygsregister som avses i lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010), det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller ett motsvarande fiskefartygsregister enligt lagstiftningen för landskapet Åland och att den berörda kommersiella fiskaren har antecknats i det register över kommersiella fiskare som avses i 94 § 1 mom. 1 punkten i lagen om fiske eller i motsvarande register för yrkesfiskare enligt lagstiftningen för landskapet Åland,

Denna lag träder i kraft den 20 .

42.

Lag

om ändring av 89 och 90 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i räddningslagen (379/2011) 89 § 4 mom. 1 punkten, och 90 § 3 mom., av dem 89 § 4 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1171/2016, som följer:

89 §

Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter

Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och fullgörandet av räddningsverksamheten

1) från Trafiksäkerhetsverket få sådana uppgifter ur det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för att räddningsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter,

90 §

Rätt att få information för befolkningsskyddsuppgifter

Räddningsmyndigheterna och kommunikationsministeriet har trots sekretessbestämmelserna rätt att för evakuering och annat befolkningsskydd avgiftsfritt få nödvändiga uppgifter om följande som föreskrivs i trafik- och transportregistret:

- 1) ägare eller innehavare av ett fordon,
 - 2) fysiska personer som har ansökt om körkortstillstånd eller som har körkortstillstånd, körkort eller körkort,
 - 3) adress och annan kontaktinformation som förts in i registret i fråga om fysiska personer,
 - 4) uppgifter om beviljande, slag och klass av körkortstillstånd, körkort och körkort samt andra motsvarande uppgifter, och
 - 5) tekniska data, identifieringsuppgifter och kommersiella uppgifter om fordon.
-

Denna lag träder i kraft den 20 .

43.

Lag

om ändring av bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 2 § 3 mom., 17 § 2 mom. och 18 § 1 mom. som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift bestämmelserna i V avd. i lagen om transportservice (320/2017).

17 §

Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning

Besiktningsförrättaren ska vid periodisk besiktning kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala bränsleavgift. Ett fordon betraktas som belagt med användningsförbud när försummelse att betala bränsleavgift finns antecknad i trafik- och transportregistret, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att avgiften har betalats eller uppvisas ett beslut enligt 16 § 2 mom. om upphävande av användningsförbud.

18 §

Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift

Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i V avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

Denna lag träder i kraft den 20 .

44.

Lag

om ändring av 8 a § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 8 a § 2 och 3 mom., sådana de lyder i lag 843/2009, som följer:

8 a §

Gemenskapsbestämmelser om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland.

Artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar tillämpas inte inom regionaltågstrafiken på följande banavsnitt:

- 1) Helsingfors–Kyrkslätt,
- 2) Helsingfors–Karis,
- 3) Helsingfors–Vandaforsen–Flygplatsen–Sandkulla–Helsingfors,
- 4) Helsingfors–Riihimäki–Tammerfors,
- 5) Helsingfors–Lahtis,
- 6) Lahtis–Riihimäki.

Denna lag träder i kraft den 20 .

45.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i järnvägslagen (304/2011) 3 § och 10–15 §, , 69 § 5 mom. och 94 § 2 mom., av dem 3 och 12 § sådana de lyder i lag 1394/2015 och 11 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1220/2015 och 1394/2015,

ändras 2 § 1 mom. 19 punkten, 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 §, rubriken för 73 a § och 73 a § 1 och 2 mom. samt 81 §, av dem 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., rubriken för 73 a § och 73 a § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1394/2015, 68 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 939/2013 och 81 § sådan den lyder i lag 939/2013, samt

fogas till lagen en ny 68 a §, till 85 § ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., och en ny 94 b § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

19) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017),

20 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession enligt II avd. 5 kap. 3 § 1 punkten i lagen om transportservice och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

35 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och sammanlutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

68 §

Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan onödigt dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibrukttagande enligt 57 § lämna Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

68 a §

Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har för skötseln av inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådana uppgifter som Trafiksäkerhetsverket med stöd av V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice för in i registret. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som anges vid registreringen av fordon.

73 a §

Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och Trafiksäkerhetsverket

Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med Trafiksäkerhetsverket, som är tillståndsmyndighet och nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna enligt järnvägsmarknadsdirektivet, i syfte att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

Regleringsorganet kan ge Trafiksäkerhetsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Trafiksäkerhetsverket kan ge regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.

81 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Innehavare av säkerhetstillstånd ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

85 §

Straffbestämmelser

En förare eller en person som sköter en annan uppgift som väsentligt påverkar säkerheten i tågtrafiken som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken* dömas till böter.

94 b §

Nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken får inte utföras av en person som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter som påverkar säkerheten i järnvägstrafiken får inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan liknande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

46.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförelser

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om ordningsbotsförelser (986/2016) 4 § som följer:

4 §

Förelser som gäller körhandlingar för ett motordrivet fordon

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar

- 1) enligt 66 s § 2 mom. i fordonslagen,
- 2) enligt vägtrafiklagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den,
- 3) enligt artikel 4.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg eller artikel 19.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006,
- 4) enligt 32 § i körkortslagen (386/2011),
- 5) enligt II avd. 3 kap. 13 § i lagen om transportservice (320/2017).

Denna lag träder i kraft den 20 .

47.

Lag

om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 §
2 mom. 6 och 7 punkten samt
ändras 3 § 2 mom. 5 punkten, 11 § 2 mom. samt 17 och 23 §, som följer:

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Strafforder utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

5) bestämmelserna om taxi-, person- och godstrafik i lagen om transportservice (320/2017),

11 §

Delgivning

Om det är fråga om en trafikförseelse som har begåtts med ett motordrivet fordon och identiteten på den som gjort sig skyldig till förseelsen omedelbart har kunnat fastställas, får ett ordningsbotsföreläggande och dess bilagor trots det som föreskrivs i 1 mom. sändas per post till den som har gjort sig skyldig till förseelsen, antingen på den adress som denne har uppgett eller på den adress som framgår av trafik- och transportregistret. Ordningsbotsföreläggandet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen. Mottagaren anses ha fått del av ordningsbotsföreläggandet den sjunde dagen efter det att ordningsbotsföreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på ordningsbotsföreläggandet.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

17 §

Sändande av ett ordningsbotsföreläggande

Ordningsbotsföreläggandet och dess bilagor sänds till mottagaren per post på den adress som framgår av trafik- och transportregistret. Ordningsbotsföreläggandet ska sändas utan dröjsmål och senast tre veckor från dagen för förseelsen. Om den som ansvarar för användningen av en bil i enlighet med 15 § 2 mom. uppger den skyldiges identitet, får ordningsbotsföreläggandet likväl sändas inom två veckor efter att polisen har fått uppgiften. Mottagaren anses ha fått del av föreläggandet den sjunde dagen efter det att föreläggandet postades. Postningsdagen ska antecknas på föreläggandet.

23 §

Skriftlig anmärkning

Om en förseelse som avses i 14 § 1 eller 2 punkten med hänsyn till omständigheterna är ringa, kan den som har registrerats som ägare, innehavare eller tillfällig användare av det fordon som har använts vid förseelsen ges en skriftlig anmärkning, utan att några andra åtgärder vidtas. Anmärkningen ges av en polisman och sänds till den person som fått anmärkningen på den adress som framgår av trafik- och transportregistret.

Denna lag träder i kraft den 20 .

48.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014) 42 § 1 mom. 3 punkten och 91 § 1 mom. 7 punkten, som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

42 §

Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register

För skötsel av ett uppdrag enligt 35 § har huvudstaben trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas, som följer:

3) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) uppgifter om trafikmedlets ägare och innehavare,

91 §

Rätt att få uppgifter ur vissa myndigheters register vid förebyggande och avslöjande av brott

För skötseln av ett uppdrag enligt 86 § 1 mom. har de tjänstemän som förebygger och avslöjar brott inom försvarsmakten trots sekretessbestämmelserna rätt att få följande uppgifter som är nödvändiga för att uppdraget ska kunna skötas:

7) ur det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice uppgifter om trafikmedlets ägare och innehavare,

Denna lag träder i kraft den 20 .

49.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) 24 a § 2 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 312/2011, som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

24 a §

Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården

I registret införs följande uppgifter:

4) uppgift om rätt att vara verksam som sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017) och om den utbildning som rätten grundar sig på samt om sjömansläkarens arbetsplats med kontaktuppgifter,

Denna lag träder i kraft den 20 .

50.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016) 14 § 1 mom. 2 punkten som följer:

14 §

Uppgifter i olycksdataregistret

I olycksdataregistret införs förutom personernas identifikationsuppgifter även för utredningen av olyckan behövliga uppgifter enligt följande:

2) uppgifter om trafikbrott ur straffregistret och bötesregistret,

Denna lag träder i kraft den 20 .

51.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i vägtrafiklagen (267/1981) 6 a kap. och 105 a §, sådana de lyder, 6 a kap. i lag 401/2005 och 105 a § i lagarna 401/2005 och 441/2011, samt
ändras 63 § 3 mom. och 106 §, sådana de lyder, 63 § 3 mom. i lag 329/2017 och 106 § i lag 97/2018, som följer:

63 §

Allmänna krav på förare

Bestämmelser om körkort som krävs av förare finns i körkortslagen och om annan nödvändig behörighet i lagen om transportservice (320/2017) och lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

106 §

Anmälan om beslut som gäller trafikbrott

Trots sekretessbestämmelserna ska polisen och domstolen till trafik- och transportregistret anmäla uppgift om straff som meddelats för trafikbrott och trafikförseelse vid framförande av motordrivet fordon eller uppgift om straff som inte påförts eller åtal som förkastats, om domstolen i samband med överklagande har upphävt eller undanröjt ett straff som dömts ut eller påförts tidigare och som det finns en anteckning om i fordonstrafik- och transportregistret. Domstolen och åklagaren ska registrera uppgifterna i registret över avgöranden och meddelanden om avgöranden enligt lagen om justitieförvaltningens riksomfattande informationssystem (372/2010) för förmedling till trafik- och transportregistret. Bestämmelser om myndighetens anmälningsskyldighet vid körförbud och vid trafikbrott och trafikförseelser som ligger till grund för körförbud finns i körkortslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

52.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om utsökningsavgifter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om utsökningsavgifter (34/1995) 2 § 4 mom. som följer:

2 §

Utsökningsavgifter

För försäljning av en utmätt fastighet, ett outbrutet område, ett fartyg som antecknats i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket eller i det fartygsregister som drivs av Statens ämbetsverk på Åland, ett luftfartyg, en aktie i bostads- eller fastighetsbolag eller exekutiv auktion av inteckningsbara fordon och arbetsmaskiner enligt 1 § lagen om inteckning i bil (810/1972) uppbärs utöver en tabellavgift en försäljningsavgift.

Denna lag träder i kraft den 20 .

53.

Lag

om ändring av 71 och 79 § i beredskapslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i beredskapslagen (1552/2011) 71 § 2 mom. och 79 § 4 mom. som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

71 §

Inköpstillstånd för flytande bränsle

Polisinrättningens trafikbränsleenhet beviljar ägare eller innehavare av i trafik- och transportregistret införda i 1 mom. avsedda motorfordon inköpstillstånd för bränsle, vilka berättigar tillståndsinnehavaren att under en viss period köpa den mängd bränsle som anges i tillståndet. Tillstånd att köpa flytande bränsle för ett motorfordon som är infört i ett utländskt register och vars innehavare inte har hemkommun i Finland kan beviljas av trafikbränsleenheten vid den polisinrättning till vilken ansökan lämnats.

79 §

Tryggande av sjötransporter

Kommunikationsministeriet kan under undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten för tryggande av för samhället livsviktiga sjötransporter förbjuda Trafiksäkerhetsverket att för en tid av högst sex månader åt gången avföra ett fartyg ur Finlands trafik- och transportregister.

Denna lag träder i kraft den 20 .

54.

Lag

om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag 520/2010, som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

18 §

Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter

Den registeransvarige som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017) ska tillställa Skatteförvaltningen de uppgifter om vägtrafik i trafik- och transportregistret som behövs för beskattningen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

55.

Lag

om ändring av lagen om farkostregistret

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om farkostregistret (424/2014) 2 § 1 mom., 3–6 kap. samt 37 och 38 §, samt
ändras lagens rubrik, 1 §, 2 § 2 mom., 3 § 2 mom., 11 § 1 och 4 mom. samt 39 §, av dem 39 § så-
dan den lyder i lag 995/2016, som följer:

Lag om registrering av farkoster

1 §

Registrering av farkoster

En farkost och dess motor ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice (320/2017). Registerförare är Trafiksäkerhetsverket.

Betänkande KoUB 3/2018 rd

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

Farkoster som registrerats i trafik- och transportregistret får inte samtidigt vara införda i det fartygsregister enligt fartygsregisterlagen (512/1993) som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010).

3 §

Registreringspliktiga farkoster

Också sådana farkoster som inte är registreringspliktiga med stöd av denna lag kan införas i trafik- och transportregistret.

11 §

Registreringsbevis

Trafiksäkerhetsverket antecknar uppgifterna om farkosten i trafik- och transportregistret och utfärdar ett registreringsbevis över första registrering av en farkost. I registreringsbeviset antecknas namnet på farkostens ägare och innehavare. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska uppgifter om en farkost och dess motor som ska antecknas i registreringsbeviset.

Registreringsbeviset ska medföras vid användning av en farkost, om de uppgifter om farkosten som antecknats i trafik- och transportregistret inte kan påvisas på annat sätt. En registreringsanmälan om första registrering som gjorts i farkostregistret berättigar dock till att använda farkosten utan registreringsbevis i 30 dagar från det att registreringsanmälan gjorts.

39 §

Farkostregistreringsförseelse

Bestämmelser om ordningsbot som enda straff för en förseelse som gäller registrering av farkost vid överträdelse av vad som föreskrivs om skyldigheter avseende registrering i 8 § 1 mom., 9 § 1 eller 2 mom. eller i 10 § 1 mom. samt vad som föreskrivs om användningsförbud i 5 § 1 mom., 12 § 2 mom. eller 13 § 3 mom. finns i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016).

Denna lag träder i kraft den 20 .

56.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken
(1188/2014) 69 § 2 mom. 3 punkten som följer:

69 §

Utlämnande av registeruppgifter

Trots sekretessbestämmelserna får uppgifter som behövs för användningsändamålet lämnas ut till

3) Trafiksäkerhetsverket för styrning av sjöfarten, tillsyn över sjösäkerheten och förvaltningen av trafik- och transportregistret,

Denna lag träder i kraft den 20 .

57.

Lag

om ändring av lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar

I enlighet med riksdagens beslut

Betänkande KoUB 3/2018 rd

ändras i lagen om bränsleavgift som betalas för privata fritidsbåtar (1307/2007) 2 § 3 mom., 5 § 1 mom. och 15 §, av dem 2 § 3 mom. sådant det lyder i lag 426/2014, som följer:

2 §

Tillämpningen av andra lagar

Om inte annat föreskrivs i denna lag, gäller för användning och utlämning av uppgifter om bränsleavgiften vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017).

5 §

Avgiftsskyldig

Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är båtens ägare. Innehas båten av någon annan än ägaren, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om det i en båt som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den som genom brott fått båten i sin besittning. I avsaknad av andra uppgifter anses ägaren eller innehavaren till båten vara den som är införd som ägare eller innehavare i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice .

15 §

Rätt att få uppgifter ur trafik- och transportregistret

De myndigheter som ansvarar för bränsleavgiften har trots sekretessbestämmelserna och begränsningar av utlämnande av uppgifter rätt att få de för beskattningen och tillsynen nödvändiga uppgifterna ur trafik- och transportregistret med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Innan uppgifterna lämnas ut med hjälp av anslutningen ska den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften ge en redogörelse för att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Denna lag träder i kraft den 20 .

58.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om överlastavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om överlastavgift (51/1982) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 170/1996, som följer:

2 §

Betalningsskyldig

Den betalningsskyldige kan bestämmas på grundval av uppgift i trafik- och transportregistret, om inte uppgiften visas vara oriktig.

Denna lag träder i kraft den 20 .

59.

Lag

om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) 31 § 2 mom. 4 och 5 punkten, av dem 31 § 2 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 428/2014, som följer:

Betänkande KoUB 3/2018 rd

31 §

Bekämpningsmyndigheternas rätt till information

I kritiska lägen har de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor rätt att trots sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:

4) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur det fritidsbåtsregister som förs av registermyndigheten i landskapet Åland,

5) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utskottets förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att statsrådet försöker skapa ett system som gör det lättare att sköta uppgifter inom den tunga trafiken med Försvarsmakten yrkeskompetensutbildning i snabbare tempo som grund.
2. Riksdagen förutsätter att statsrådet vid beredningen av projektets tredje fas omarbetar lagen så att den får en löpande paragrafnumrering och en klar och tydlig språkdräkt och struktur.

Helsingfors 8.3.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen blå
vice ordförande Mirja Vehkaperä cent
medlem Jyrki Kasvi gröna
medlem Jukka Kopra saml
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Mia Laiho saml
medlem Mats Löfström sv
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Jari Myllykoski vänst
medlem Jani Mäkelä saf

Betänkande KoUB 3/2018 rd

medlem Markku Pakkanen cent
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent
medlem Sofia Vikman saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker
utskottsråd Juha Perttula.

Betänkande KoUB 3/2018 rd
Reservation

RESERVATION

Motivering

Lagens syfte att öppna informationsgränssnitt är välkommet. Det bör vara vårt gemensamma mål att i högre grad kunna utnyttja information för att få ett bättre fungerande trafiksystem. Vi är ändå bekymrade över om propositionen är rättvis. Enligt propositionen skiljer sig bestämmelserna och skyldigheterna för olika aktörer i olika verksamhetsmiljöer. Det finns inte tillräckligt exakta bestämmelser i propositionen om öppnandet av gränssnitt. Samordnings- och ansvarsfrågorna lämnas öppna. Också tillgången till tjänster på någon annans vägnar och skyddet för passagerare vid resekedjor kräver enormt mycket mer arbete och förtydligande. Ansvarsfrågorna för helheten kräver precisering.

Också riksdagens grundlagsutskott har i sitt utlåtande GrUU 2/2018 rd reagerat på att definitionerna är otillräckliga och pekar på ett stort antal problem redan när det gäller regleringens tydlighet, vilket är exceptionellt.

Grundlagsutskottet anser att regeringens proposition är ytterst svårbegriplig. Den är därför inte något prov på smidigare författningar, som nämns som ett av målen med propositionen. Detta äventyrar väsentligt en tydlig lagstiftning.

Grundlagsutskottet ansåg att regleringstekniken kan leda till att till och med experter har svårt att få grepp om regleringen. Utskottet menade att det för en vanlig medborgare kan vara nästan omöjligt att förstå och greppa bestämmelserna. Enligt grundlagsutskottet är denna lagstiftningsteknik besvärlig och kan orsaka förvirring.

Även språkligt är lagförslagen i propositionen enligt grundlagsutskottet ställvis nästan obegripliga för den vanliga medborgaren. Eftersom det handlar om en allmän lag som tillämpas på transporthälseservice borde lagen vara förståelig både till formen och innehållet.

Till sist säger grundlagsutskottet att det har sina risker att göra en så stor författningsteknisk ändring i utskottsbehandlingen. Också i övrigt ska ändringar av detta slag höra till den grundläggande beredningen.

Vi undertecknade medlemmar av kommunikationsutskottet instämmer i grundlagsutskottets bedömning om att lagförslaget är inexact och beredningen av det har blivit på hälft. Bristerna i propositionen kan inte korrigeras i utskottet eftersom problemen är så stora. Propositionen bör i enlighet med god lagstiftningssed förkastas och remitteras för ny beredning så att man kan göra de ändringar som behövs.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslag 1–59 i regeringens proposition RP 145/2017 rd och

Betänkande KoUB 3/2018 rd
Reservation

att riksdagen godkänner ett uttalande. (*Reservationens förslag till uttalande*)

Reservationens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att statsrådet bereder lagförslaget på nytt utifrån grundlagsutskottets utlåtande.

Helsingfors 8.3.2018

Katja Taimela sd
Suna Kymäläinen sd
Satu Taavitsainen sd
Jani Mäkelä saf
Jari Ronkainen saf
Jyrki Kasvi gröna
Jari Myllykoski vänst

Grundlagsutskottet

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

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd): Ärendet har remitterats till grundlagsutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Susanna Metsälampi, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Kirsi Miettinen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Tuomas Kaivola, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Heini Färkkilä, justitieministeriet
- juris magister, projektforskare Johannes Heikkonen
- professor Kirsi Kuusikko
- professor Juha Lavapuro
- professor Tuomas Ojanen
- juris magister Niklas Vainio
- professor Veli-Pekka Viljanen.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Ålands landskapsregering
- biträdande professor Janne Salminen
- professor Tomi Voutilainen.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i lagen om transportservice och 58 andra lagar som har samband med den. Samtidigt föreslås det att lagen om vissa internationella kombinerade transporter, lagen om fordonstrafikregistret, lagen om ordnande av utfärdandet av färdskrivarkort, lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, lagen om godkännande av läkare som sjömansläkare, la-

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

gen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare och lagen om registrering av fordon upphävs.

Avsikten är att lagarna i huvudsak ska träda i kraft den 1 juli 2018.

I motiven till lagstiftningsordningen har förslagen bedömts med avseende på bestämmelserna om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter i 124 §, skydd för privatlivet och personuppgifter och offentlighetsprincipen i 10 och 12 §, egendomsskyddet i 15 §, näringsfriheten i 18 § och utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet i 80 § i grundlagen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Regeringen föreslår ändringar i lagen om transportservice, som stiftades 2016 (nedan lagförslaget om transportservice), och i 58 andra lagar. Det är nu fråga om den andra fasen av ett omfattande lagstiftningsprojekt i tre delar, som syftar till att i enlighet med regeringsprogrammet skapa en digital tillväxtmiljö och smidigare författningar inom transportservicesektorn. De ändringar som gjordes i projektets första fas hänförde sig i huvudsak till regleringen av tjänsterna inom vägtrafiken, medan den nu aktuella propositionen täcker hela trafiksystemet.

Lagförslagen i den första delen av projektet kom till med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 46/2016 rd). Utskottet bedömde då den föreslagna regleringen med avseende på de grundläggande bestämmelserna om näringsfrihet, egendomsskydd, skydd för privatlivet och den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagen samt grundlagens 80 § om utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet. Utskottet fäste också uppmärksamhet vid frågan om lättare reglering, regleringstekniken och lagens rubrik. Utskottet kom med ett flertal konstitutionella anmärkningar, men ansåg att det endast var de oklara bestämmelserna om tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information som påverkade lagstiftningsordningen (se närmare GrUU 46/2016 rd, s. 6).

I regeringens proposition ingår ett rätt långt och till vissa delar mycket utförligt avsnitt om lagstiftningsordningen (s. 294–310), där den föreslagna regleringen granskas med avseende på de grundläggande bestämmelserna om skyddet för privatliv och personuppgifter, offentlighetsprincipen, egendomsskyddet och näringsfriheten i grundlagen. Den föreslagna regleringen innehåller många delvis mycket tekniska särdrag som gäller yrken och marknadsaktörer. Dessa bedöms utifrån grundlagens 124 § om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter och grundlagens 80 § om delegering av lagstiftningsbehörighet.

Allt som allt är propositionen mycket omfattande (790 sidor), och över hälften av propositionen utgörs av lagförslag (s. 311–790). Den föreslagna regleringen grundar sig delvis direkt på EU-lagstiftning och delvis på internationella överenskommelser och standarder samt andra internationella arrangemang. Bestämmelserna om behandling av personuppgifter har samband med EU:s allmänna dataskyddsförordning. Till den del det är fråga om genomförande av EU-rättsak-

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

ter faller förslaget allmänt inom tillämpningsområdet för EU-rätten. Lagstiftaren är bunden av de grundläggande rättigheter som skyddas i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna i enlighet med artikel 51.1 i stadgan.

Centrala mål med reformen är ”en kundorienterad utveckling av mobilitet som tjänst” och ”smidigare författningar”. Det första målet verkar i och för sig positivt också med tanke på de grundläggande rättigheterna, eftersom de föreslagna ändringarna kan antas göra kollektivtrafiken och de övriga trafiktjänsterna mer tillgängliga. Ett annat uppenbart syfte med propositionen är att skapa bättre förutsättningar för näringsverksamhet i samband med transporter. Det kan anses positivt med tanke på grundlagens 18 §. ”Smidigare författningar” är i sig ett bra mål, också om den föreslagna regleringen på många punkter är svårtolkad, vilket inte är helt problemfritt från grundlagssynpunkt. Enligt utskottets praxis är det särskilt viktigt med en tydlig reglering i fråga om denna typ av bestämmelser som har kopplingar till de grundläggande fri- och rättigheterna och som gäller fysiska personers normala dagliga aktiviteter (se GrUU 31/2017 rd, GrUU 45/2016 rd, s. 3 och GrUU 41/2006 rd, s. 4/II).

Grundlagsutskottet anser att man i den konstitutionella bedömningen av propositionen rätt långt kan hålla med det som regeringen säger i motiven till lagstiftningsordningen (s. 294–310), där man har beaktat grundlagsutskottets praxis i fråga om motsvarande reglering. Utskottets anmärkningar nedan baserar sig på grundlagen och gäller regleringens förhållande till grundlagens 124 § om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på enskilda, det i grundlagens 10 § garanterade skyddet för personuppgifter och Ålands grundlagsskyddade självstyrelse samt till vissa andra aspekter av konstitutionell betydelse.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

I IV avd. 4 kap. i lagförslaget om transportservice föreslås det bestämmelser om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. Förslagen bör till dessa delar bedömas med avseende på 124 § i grundlagen. Där sägs det att offentliga förvaltningsuppgifter kan anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter (för sammanfattning se GrUU 26/2017 rd, s. 48–51).

I IV avd. 4 kap. 3 § i lagförslaget om transportservice föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska få överföra följande assisterande uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet: 1) mottagande av ansökningshandlingar och registeranmälningar, 2) införande av uppgifter i register, 3) sändande av dokument för digitalisering och arkivering till Trafiksäkerhetsverket, 4) produktion av intyg, dokument och identifieringstecken och utlämnande av dem till kunder samt mottagande av kort och tillstånd som returneras, 5) uttag av avgifter i anslutning till uppgifterna och förmedling av dem till Trafiksäkerhetsverket, 6) rådgivning och förmedling av information i samband med ansökningsförfaranden och registerföring samt 7) andra motsvarande tekniska uppgifter.

I propositionsmotiven (s. 206) sägs det att de uppgifterna kan höra till Trafiksäkerhetsverket antingen enligt den föreslagna lagen eller enligt någon annan lagstiftning. Bestämmelsen är mycket

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

öppen (se särskilt 7 punkten) eftersom den möjliggör överföring av alla de nämnda assisterande uppgifterna som gäller Trafiksäkerhetsverkets tillstånds- och registerverksamhet — också sådana som det inte föreskrivs om i lagförslaget om transportservice. Kommunikationsutskottet bör utreda vad allt som innefattas i dessa på annan lagstiftning grundade uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamheten och som får överföras och försäkra sig om att uppgifterna är av teknisk natur. I sig hindrar 124 § i grundlagen inte att denna typ av uppgifter överförs på andra än myndigheter.

Enligt de föreslagna bestämmelserna i IV avd. 4 kap. 5 § 1 mom. i lagförslaget om transportservice ska Trafiksäkerhetsverket ingå ett avtal med tjänsteleverantören om vissa frågor. Enligt 7 punkten i momentet ska det avtalas om vilka krav tillsynen ställer på tjänsteleverantören samt påföljder om brister eller försummelser konstateras. Enligt 8 punkten i momentet ska det också avtalas om tjänsteleverantörens skyldighet att anmäla om sådana ändringar i skötseln av uppgifterna som kan inverka väsentligt på en adekvat skötsel av uppgifterna. Denna typ av påföljder när det gäller tillsyn samt brister och försummelser innebär sådan utövning av offentlig makt som inte kan grunda sig enbart på ett avtal. Bestämmelserna måste således ändras på grund av 124 § i grundlagen.

När man granskar bestämmelserna tillsammans med de övriga förslagen i kapitlet får man också en uppenbart vilseledande bild av deras betydelse. Enligt IV avd. 4 kap. 5 § 2 mom. i lagförslaget om transportservice får Trafiksäkerhetsverket säga upp eller häva avtalet om tjänsteleverantören inte längre uppfyller de allmänna kraven för det eller om tjänsteleverantören väsentligt åsidosätter fullgörandet av de uppgifter man kommit överens om i avtalet eller annars bryter mot avtalet eller väsentligen eller upprepade gånger handlar lagstridigt. I kapitlets 7 § föreskrivs det dessutom direkt att Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över tjänsteleverantörernas verksamhet. Det handlar här om krav på tjänsteleverantörer som grundar sig direkt på lagen och som det inte går att avtala om. Detsamma gäller den meddelandeskyldighet som tjänsteleverantören åläggs direkt i kapitlets 5 § 3 mom.

Skydd för privatlivet

Förhållandet till EU:s dataskyddsförordning

Grundlagsutskottet har fäst uppmärksamhet vid att Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning, som trädde i kraft våren 2016 och ska börja tillämpas under 2018 och som är bindande för den finländska lagstiftaren, lägger fast reglerna för skydd av fysiska personer vid behandling av personuppgifter och reglerna för fri rörlighet för personuppgifter (se t.ex. GrUU 31/2017 rd, s. 3, GrUU 42/2016 rd). Utskottet anser att det är av relevans att artikel 8 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna tillförsäkrar var och en rätt till skydd för personuppgifter (GrUU 31/2017 rd, s. 3). Utskottet har också påpekat att man vid tillämpningen av EU-lagstiftningen om behandling av personuppgifter måste ta hänsyn till respekten för privatlivet enligt artikel 7 och skyddet för personuppgifter enligt artikel 8 i stadgan om de grundläggande rättigheterna och att EU-domstolens domar på dessa punkter är utslagsgivande för det viktigaste innehållet i respekten för privatlivet och skyddet för personuppgifter (se t.ex. GrUU 21/2017 rd).

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

Grundlagsutskottet har i sin färska praxis ansett att det inte finns något hinder för att kraven på räckvidd för, exakthet hos och noggrann avgränsning av bestämmelser om skyddet för personuppgifter till vissa delar kan uppfyllas genom en allmän unionsförordning eller genom en allmän nationell lag (se även GrUU 31/2017 rd, s. 3—4, GrUU 5/2017 rd, s. 9, GrUU 38/2016 rd, s. 4). Vidare har utskottet 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 rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (GrUU 31/2017 rd, GrUU 26/2017 rd, GrUU 2/2017 rd och GrUU 44/2016 rd).

De lagar som föreslås i propositionen avses träda i kraft den 1 juli 2018. Rättsläget inom området för skydd för personuppgifter kommer ändå att ändras väsentligt redan före det. Den 25 maj 2018 börjar Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning tillämpas. Regeringen redogör visserligen i propositionen på behörigt sätt för EU:s dataskyddsförordning och för det nationella handlingsutrymmet i förhållande till den föreslagna regleringen. Närmare motiveringar om behovet av att använda det nationella handlingsutrymmet i fråga om allmänt intresse och proportionalitet framgår av detaljmotiveringen till respektive bestämmelse. Å andra sidan har man egentligen i propositionen redan förutsett de ändringar som rätt snart måste göras i den nu föreslagna regleringen.

Grundlagsutskottets uppgift är inte att bedöma lagförslagets förhållande till EU-rätten. Å andra sidan bör ärendets koppling till EU-rätten beaktas vid den konstitutionella bedömningen av lagförslaget. Också kraven i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna har då relevans. Skyddet för personuppgifter är en grundläggande och mänsklig rättighet som tryggas i 10 § 1 mom. i grundlagen och i artikel 8 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna samt i artikel 8 i Europakonventionen. I fråga om detta kan man inte längre utgå från den nuvarande regleringsmodellen, som regeringen använder i propositionen. I stället bör tillgodoseendet av skyddet för personuppgifter i framtiden i första hand grunda sig på den allmänna dataskyddsförordningen och den nationella allmänna lag som ska stiftas. I det sammanhanget bör man undvika nationell speciallagstiftning, som bör reserveras för situationer då den är dels tillåten enligt dataskyddsförordningen, dels nödvändig för att tillgodose skyddet för personuppgifter.

Skydd för personuppgifter

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Grundlagsutskottets vedertagna praxis har varit att lagstiftarens handlingsutrymme begränsas både av den här bestämmelsen och av att skyddet för personuppgifter delvis ingår i skyddet för privatlivet som tryggas i samma moment. På det hela taget handlar det om att lagstiftaren måste tillgodose denna rätt på ett sätt som är godtagbart med avseende på de grundläggande fri- och rättigheterna överlag. Om man ser till skyddet för personuppgifter har grundlagsutskottet ansett det viktigt att reglera åtminstone syftet med registreringen av uppgifterna, uppgifternas innehåll, det tillåtna användningsändamålet inklusive rätten att överlåta registrerade uppgifter, den tid uppgifterna finns kvar i registret och den registrerades rättsskydd. Dessutom ska regleringen av dessa faktorer på lagnivå vara heltäckande och detaljerad (av utskottets utlåtanden från olika decennier, se t.ex. GrUU 14/1998 rd, GrUU 25/1998 rd, GrUU 38/2010 rd, GrUU 46/2016

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

rd och GrUU 31/2017 rd). Under den senaste tiden har grundlagsutskottet fäst uppmärksamhet vid problemen med det gällande rättsläget, bland annat med tanke på en tydlig reglering (se sammanfattning i GrUU 31/2017 rd).

Inskränkningar i skyddet för privatlivet måste bedömas utifrån de allmänna villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna (se GrUU 42/2016 rd, s. 2—3 och de utlåtanden som nämns där). Utskottet har tidigare ansett att tillåtande av behandling av känsliga uppgifter berör själva kärnan i skyddet för personuppgifter (GrUU 37/2013 rd, s. 2/II) vilket inneburit att inrättandet av register med sådana uppgifter måste bedömas mot villkoren för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna, särskilt lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet (GrUU 29/2016 rd och t.ex. GrUU 21/2012 rd, GrUU 47/2010 rd och GrUU 14/2009 rd). I sina analyser av omfattning, exakthet och innehåll i lagstiftning om rätten att få och lämna ut uppgifter trots sekretess har utskottet lagt vikt vid att de uppgifter som lämnas ut är av känslig art (se t.ex. GrUU 38/2016 rd, s. 3).

Utskottet har lyft fram riskerna med behandlingen av känsliga uppgifter. Utskottet har särskilt påpekat att det bör finnas exakta och noga avgränsade bestämmelser om att det är tillåtet att behandla känsliga uppgifter bara om det är absolut nödvändigt (se t.ex. GrUU 13/2017 rd och GrUU 3/2017 rd).

Avdelning V i lagförslaget om transportservice innehåller bestämmelser om ett trafik- och transportregister. I avdelningens 1 kap. finns det allmänna bestämmelser om registrets innehåll, i 2 kap. bestämmelser om uppgifterna i registret och i 3 kap. bestämmelser om utlämnande av uppgifter. I motiven till lagstiftningsordningen i propositionen redogörs det i detalj för hur regleringen förhåller sig till skyddet för privatlivet och skyddet för personuppgifter i grundlagens 10 § 1 mom. (s. 297 ff). Förslagen motsvarar i huvudsak grundlagsutskottets praxis. Utskottet fäster ändå uppmärksamhet vid vissa av de föreslagna bestämmelserna.

Enligt lagförslaget om transportservice får också vissa känsliga uppgifter registreras i trafik- och transportregistret. Det handlar bland annat om uppgifter om begångna brott och straff för dem, körförbud och andra motsvarande påföljder (V avd. 2 kap. 1 § 4 mom. i förslaget) och uppgifter om hälsotillstånd och om undersökningar av läkare och psykologer (V avd. 2 kap. 4 § 1 mom. i förslaget). Dessa uppgifter är enligt 11 § i personuppgiftslagen känsliga uppgifter, och enligt artikel 10 i dataskyddsförordningen får de behandlas bara på särskilda villkor. Uppgifterna är sekretessbelagda enligt 24 § 25 och 28 punkten i offentlighetslagen.

Enligt den senare delen i V avd. 1 kap. 2 § 3 mom. i lagförslaget om transportservice gäller Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information också uppgifter i brottsregistret och bötesregistret. För att undvika felaktiga slutsatser bör kommunikationsutskottet precisera ordalydelsen i bestämmelsen så att nödvändighetskravet också gäller de registren.

I V avd. 2 kap. 6 § i lagförslaget om transportservice föreslås det bestämmelser om förvaringstider för uppgifterna. Enligt paragrafen ska uppgifterna förvaras i 5–10 år, beroende på uppgift. Grundlagsutskottet har i sin praxis betonat att behandlingen av känsliga uppgifter bör begränsas på så sätt att uppgifterna bara får förvaras så länge det är nödvändigt för att fullfölja det syfte för vilket uppgifterna har registrerats (GrUU 13/2017 rd). Däremot har utskottet tillåtit längre förva-

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

ringstider i fråga om andra slags personuppgifter. Kommunikationsutskottet bör förkorta förvaringstiderna för uppgifterna.

Enligt V avd. 2 kap. 6 § 3 mom. i lagförslaget om transportservice får en uppgift lämnas kvar i trafik- och transportregistret om den är nödvändig för skötseln av den registeransvariges uppgifter. Den föreslagna bestämmelsen gäller också känsliga personuppgifter i registret. Förslaget är därför inte helt lämpligt med tanke på grundlagen. Enligt propositionsmotiven får Trafiksäkerhetsverket hålla kvar en uppgift i registret och inte avföra den, om det finns ett särskilt skäl som hänger samman med fullgörandet av en myndighetsuppgift för att hålla kvar uppgiften i registret efter tiden för avförande och det i det enskilda fallet anses finnas ett grundat behov av det. Grunden för att hålla kvar en uppgift i registret bör preciseras i enlighet med det som sägs i motiveringen. Det är dessutom helt öppet i förslaget hur och när de uppgifter som hålls kvar med stöd av förslaget ska avföras efter att man har beslutat om åtgärden. Det är också oklart hur den föreslagna bestämmelsen förhåller sig till paragrafens 1 mom. 6 punkt, där det sägs att personuppgifter som förts in i registret ska avföras senast 10 år efter personens död, om inte uppgifterna redan avförts på någon annan grund. Den föreslagna bestämmelsen måste preciseras på ett väsentligt sätt.

I V avd. 3 kap. i lagförslaget om transportservice finns det bestämmelser om utlämnande av uppgifter. Enligt det föreslagna 1 mom. beslutar Trafiksäkerhetsverket om utlämnande av uppgifter. Enligt det föreslagna 2 mom. kan uppgifter lämnas ut via ett gränssnitt eller en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter eller annars elektroniskt. Grundlagsutskottet anser att det i kapitlet ändå finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter (2–3 §) enligt vilka verket uppenbarligen inte ska besluta om utlämnandet. Bestämmelserna bör preciseras.

När grundlagsutskottet granskade förslagen i den första fasen av transportbalksprojektet bedömde utskottet bestämmelserna om trafikregister och de uppgifter som skulle föras in i dem i avdelning V i förslaget. Enligt det dåvarande förslaget skulle uppgifterna i den offentliga delen i trafiktillståndsregistret ha offentliggjorts ”elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning”. Med avseende på skyddet för privatlivet och för personuppgifter ansåg grundlagsutskottet att det var av relevans att det i ett så omfattande webbaserat personregister inte skulle gå att söka uppgifter på stora grupper utan till exempel bara genom enskild sökning. En sådan här avgränsning sågs av utskottet som ett villkor för att lagförslaget skulle kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning när det gällde en proposition om att inrätta en omfattande informationstjänst med uppgifter om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (GrUU 32/2008 rd, s. 2/II). Grundlagsutskottet ansåg slutligen att det var viktigt att också utlämnandet av uppgifter ur trafiktillståndsregistret skulle kompletteras med en avgränsning som var motiverad med tanke på innehållet i och syftet med registret (se GrUU 46/2016 rd, s. 5 och GrUU 17/2016 rd).

I den nu aktuella propositionen föreslås det i V avd. 3 kap. 2 § i lagförslaget om transportservice en bestämmelse om ”utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt”. Grundlagsutskottet anser att kommunikationsutskottet bör bedöma hur bestämmelsen i praktiken skiljer sig från det tidigare förslaget från 2016 om offentliggörande ”elektroniskt eller med hjälp av en teknisk anslutning” i fråga om vilket grundlagsutskottet föreslog en preciserande avgränsning (se GrUU 46/2016 rd, s. 5).

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

Enligt V avd. 3 kap. 5 § i lagförslaget om transportservice får Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall lämna ut uppgifter som förts in i trafik- och transportregistret för sådan utvecklings- och innovationsverksamhet som syftar till att utveckla och tillhandahålla transportsystem och transporttjänster, öka medvetenheten om och förståelsen för transportsystem och transporttjänster samt förbättra trafiksäkerheten och främja uppnåendet av miljömålen för trafiken. Sekretessbelagda uppgifter får endast ges ut med den registrerades samtycke eller i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer. Uppgifter som Trafiksäkerhetsverket fått från straffregistret eller bötesregistret får endast ges ut i sådan form att de inte kan kopplas till enskilda personer.

Med utvecklings- och innovationsverksamhet avses enligt propositionsmotiven (s. 238) annan forskningsverksamhet än sådan vetenskaplig forskning som avses i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning. Utvecklings- och innovationsverksamhet för att utveckla mobilitetstjänster kan enligt motiven (s. 241) betraktas som ett ändamål som är förenligt med ett allmänt intresse. I motiven sägs det att trots att verksamheten betjänar ett enskilt intresse, har utvecklings- och innovationsverksamhet omfattande samhällseliga konsekvenser och gynnar hela samhället. Denna information kan vara till stor allmän nytta för utvecklings- och innovationsverksamheten som en konkurrensfaktor. Det är inte helt problemfritt att på det sätt som anges i propositionsmotiven utsträcka det allmänna intresset till att innefatta verksamhet av tydlig kommersiell och affärsrelaterad karaktär. Grundlagsutskottet påpekar att eftersom man kan förmoda att det behövs uppgifter ur olika register för utvecklings- och innovationsverksamheten, bör utlämnandet av uppgifterna regleras på enhetliga grunder. Grundlagsutskottet har förutsatt att regleringen om behandling av personuppgifter är heltäckande och detaljerad. Vid bedömningen av bestämmelsen är det av betydelse att sekretessbelagda uppgifter eller särskilda kategorier av personuppgifter inte ska lämnas ut. Regeringen ger ändå inte någon tillräckligt utförlig eller övertygande förklaring i propositionen om hur Trafiksäkerhetsverket säkerställer att uppgifter som lämnas ut inte kan kopplas till någon enskild person. Kommunikationsutskottet bör överväga att precisera regleringen, om EU:s dataskyddsförordning möjliggör det.

I propositionen nämns begreppet ”Mina data” eller ”egna data” (My Data) på ett flertal ställen (se också bestämmelsen om registrets innehåll i V avd. 1 kap. 1 § 2 mom. i lagförslaget om transportservice). Enligt propositionsmotiven handlar det om ”en personfokuserad modell för hantering och behandling av personuppgifter”. Enligt motiven hänför sig ”Mina data” till individens rätt och möjlighet att hantera sina data, omfattande och praktisk tillgång till personuppgifter samt decentralisering av och interoperabilitet i hanteringen av personuppgifter. Individen måste ha möjlighet att överföra sina uppgifter i återanvändbar form till sig själv, en bestämd plats eller en auktoriserad tjänst där de kan utnyttjas.

Det är oklart hur begreppet ”Mina data” i lagförslaget om transportservice förhåller sig till det grundlagsenliga skyddet för personuppgifter. Begreppet har helt tydligt använts i sammanhang där det juridiskt sett är fråga om den för skyddet för personuppgifter centrala rätten att bestämma över information om sig själv och rätten till dataportabilitet (se artikel 20 i dataskyddsförordningen). Grundlagsutskottet anser att man när det handlar om reglering som är känslig med avseende på de grundläggande fri- och rättigheterna och som har anknytning till EU-rätten bör förhålla sig restriktivt till att i lagstiftningen ersätta etablerade begrepp som grundar sig på gällande rätt med nya begrepp som är klart mer diffusa och lätt kan leda till oklarheter vid tolkningen.

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

Ålands ställning i reformen

Enligt 120 § i grundlagen har landskapet Åland självstyrelse enligt vad som särskilt bestäms i självstyrelselagen för Åland. Angående lagstiftningsordningen för självstyrelselagen för Åland och jordförvärvslagen för Åland gäller enligt 75 § 1 mom. i grundlagen det som särskilt bestäms i dessa lagar. Grundlagsutskottet har i sin praxis bedömt lagförslag också utifrån hur de förhåller sig till självstyrelselagen för Åland och lämnat utlåtande om huruvida lagförslagen bör behandlas i vanlig lagstiftningsordning eller i den ordning som föreskrivs i 69 § (och 59 §) i självstyrelselagen för Åland. Självstyrelselagen för Åland är jämförbar med grundlagen också med avseende på den uppgift som grundlagsutskottet har med stöd av 74 § i grundlagen (se t.ex. GrUU 36/2001 rd).

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. Likaså har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om näringsverksamhet, med vissa undantag, med stöd av 18 § 22 punkten i självstyrelselagen. Enligt lagens 23 § följer dessutom landskapets förvaltningsbehörighet huvudsakligen denna behörighet så att förvaltningen i angelägenheter som har hänförs till landskapets lagstiftningsbehörighet ankommer på självstyrelsemyndigheterna. Förvaltningsbehörigheten följer lagstiftningsbehörigheten. Med stöd av lagens 27 § har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart och farleder för handelsjöfarten samt luftfart. Riket har lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfarten utifrån 27 § 13 punkten och i fråga om luftfarten utifrån 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland. Enligt lagens 29 § har riket dessutom lagstiftningsbehörighet i fråga om fartygsregister. Den lagstiftningsbehörigheten kan med lagtingets samtycke helt eller till vissa delar överföras på landskapet genom lag.

Begreppet Ålands landskapsstyrelse slopades genom en ändring av självstyrelselagen för Åland som trädde i kraft 2004 och ersattes med Ålands landskapsregering. I det avseendet är propositionsmotiven och vissa av bestämmelserna i den finska propositionen felaktiga. Kommunikationsutskottet bör korrigera uttrycket i bestämmelsen.

Enligt 28 § 2 mom. i självstyrelselagen för Åland ska Ålands landskapsregering höras innan man stiftar en lag som har särskild betydelse för landskapet. Lagen om transportservice är en sådan lag. Det framgår inte av avsnittet om beredningen av propositionen huruvida man har hört landskapsregeringen om propositionsutkastet. Grundlagsutskottet uppmärksammar kommunikationsutskottet på att Ålands landskapsregering ska höras på behörigt sätt och på att man bör redogöra för detta i propositionsmotiven.

I 13 § 1 mom. 10 punkten i lagförslag 16 i propositionen (lagen om ändring av 13 och 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet) ges polisen rätt att ur Ålands fritidsbåtsregister få sådana uppgifter om båtar och ägare och innehavare av båtar som behövs för utförande av bl.a. de uppgifter som anges i 1 kap. 1 § i polislagen. I punkten stryks hänvisningen till farkostregistret, eftersom detta inkluderas i det trafik- och transportregister som avses i V avd. i lagen om transportservice. Ålands fritidsbåtsregister hör till landskapet Ålands behörighet. Därför går det inte att genom en rikslag föreskriva om rätt för en riksmyndighet att få uppgifter ur registret, utan det krävs en landskapslag eller en överenskommelseförordning. Kommunikationsutskottet måste ändra regleringen så att denna synpunkt beaktas.

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

Ett motsvarande problem finns i 14 § 1 och 6 punkten i lagförslag 40 (lagen om ändring av 14 § i sjöräddningslagen). Där sägs det att gränsbevakningsväsendet har rätt att få uppgifter ur det for-donsregister som Ålands landskapsregering för och ur det fritidsbåtsregister som registermyndig-heten i landskapet Åland för. Kommunikationsutskottet måste ändra regleringen så att denna syn-punkt beaktas.

Enligt 31 § 2 mom. 4 punkten i lagförslag 59 i propositionen (lagen om ändring av 31 § i lagen om bekämpning av oljeskador) har de myndigheter som bekämpar fartygsoljeskador och fartygske-mikalieolyckor rätt att få uppgifter ur det fritidsbåtsregister som förs av registermyndigheten i landskapet Åland. Inte heller i det här fallet går det att genom rikslag föreskriva om skyldighet för landskapsmyndigheterna att lämna ut uppgifter eller rätt för riksmyndigheterna att få uppgifter ur de register som förs av landskapet. Kommunikationsutskottet måste ändra regleringen så att den-na synpunkt beaktas.

I 11 § i lagförslag 10 i propositionen (lagen om ändring av fartygsregisterlagen) sägs det att hand-lingar som lämnas in till Statens ämbetsverk på Åland, dock inte ansökan, också får vara avfatta-de på engelska. Enligt 36 § i självstyrelselagen är landskapet enspråkigt svenskt, och ämbetssprå-ket i bl.a. statsförvaltningen är svenska. Ändringar i självstyrelselagen ska enligt 75 § 1 mom. och 120 § i grundlagen samt 69 § i självstyrelselagen godkännas i grundlagsordning och med lagting-ets samtycke. Utifrån det som sägs ovan måste 11 § i lagförslag 10 ändras. Detta är en förutsätt-ning för att lagförslaget ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Andra synpunkter

Bestämmelserna om rätten att få uppgifter i II avd. 7 kap. 9 § 4 mom. i lagförslaget om transport-service är ottydligt formulerade. Det framgår inte av momentet på vems begäran och om vem upp-gifter om personbedömningar ska ges.

I IV avd. 1 kap. 16 § 5 mom. i lagförslaget om transportservice finns det en begränsning enligt vil-ken inspektioner av utbildningscentrum inte får företas på platser som omfattas av hemfriden. Be-gränsningen är i sig motiverad, men det vore lämpligt att i bestämmelsen ersätta uttrycket hem-frid med lokaler som används för permanent boende och ta in en hänvisning till 39 § i förvalt-ningslagen (jfr. t.ex. 2 kap. 1 § 1 mom. i samma avdelning).

Enligt IV avd. 2 kap. 1 § 3 mom. i lagförslaget om transportservice kan Trafiksäkerhetsverket ta hjälp av utomstående experter om det behövs för att genomföra tillsynen. Endast en myndighet har rätt att inspektera lokaler som används för permanent boende. Grundlagsutskottet har i sin praxis förutsatt att det föreskrivs särskilt om detta (t.ex. GrUU 30/2014 rd och GrUU 62/2010 rd). Enligt 1 mom. utsträcker sig Trafiksäkerhetsverkets inspektionsrätt inte till lokaler som används för permanent boende. I 4 mom. sägs det att myndigheten får anlita utomstående experter vid till-synen. Det betyder att den grundlagsenliga avgränsningen följer av 1 mom. Lagstiftningstekni-ken är misslyckad i det här regleringssammanhanget.

I lagförslaget om transportservice finns det bestämmelser om olika slags myndighetsgodkännan-den av aktörer (t.ex. II avd. 8 kap. 2 och 6 §: Proven i förarutbildningen inom järnvägstrafiken ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften; II avd. 8 kap. 3 §: Trafiksäkerhets-

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

verket godkänner läroanstalterna). Förslaget verkar ändå inte innehålla några bestämmelser om att en myndighet har möjlighet att återkalla sitt godkännande. Kommunikationsutskottet bör överväga att komplettera lagen om transportservice med bestämmelser om återkallelse av godkännandena i fråga. Möjligheten att återkalla ett godkännande bör kopplas till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser och till att eventuella anmärkningar och varningar till en privat aktör inte har lett till att bristerna i verksamheten har korrigerats (se GrUU 20/2006 rd och GrUU 27/2012 rd).

Bestämmelsernas tydlighet

Lagen om transportservice (320/2017) stiftades nyligen. Lagen träder i kraft den 1 juli 2018, med vissa undantag. Regeringen föreslår nu betydande ändringar i lagen redan innan den trätt i kraft. Grundlagsutskottet anser att regeringens proposition är ytterst svårbegriplig. Den är därför inte något prov på smidigare författningar, som nämns som ett av målen med propositionen. Detta äventyrar väsentligt en tydlig lagstiftning. Problemet förvärras av den lagtekniska lösning som valts i lagen. Lagen har VII avdelningar, vilka är indelade i kapitel. Kapitelnumreringen börjar från början i varje avdelning. Också paragrafnumreringen börjar från början i varje kapitel. Det har gjort att lagen och den nu aktuella propositionen i praktiken är synnerligen svåra att överblicka.

Grundlagsutskottet fäste i sitt tidigare utlåtande vikt vid den lagtekniska lösningen (se GrUU 46/2016 rd, s. 8). Utskottet ansåg att den kunde leda till att till och med experter har svårt att få grepp om regleringen. Utskottet menade att det för en vanlig medborgare kan vara nästan omöjligt att förstå och greppa bestämmelserna. Grundlagsutskottet ansåg att denna lagstiftningsteknik var besvärlig och kunde orsaka förvirring. Utskottet ansåg att en löpande numrering av bestämmelserna starkt kan rekommenderas också i lagar som indelas i avdelningar och kapitel (se GrUU 46/2016 rd). Kommunikationsutskottet sade i sitt betänkande att det är nödvändigt att den sammantagna regleringens tekniska genomförandesätt ändras senast i dess tredje fas så att antingen lagens kapitel och paragrafer eller enbart paragraferna ges löpande numrering (se KoUB 3/2016 rd).

Den nu aktuella propositionen stärker ytterligare grundlagsutskottets uppfattning om problemen med den valda lagtekniska modellen. Även språkligt är lagförslagen i propositionen ställvis nästan obegripliga för den vanliga medborgaren. Eftersom det handlar om en allmän lag som tillämpas på transportservice borde lagen vara förståelig både till formen och innehållet. Grundlagsutskottet upprepar sitt tidigare ställningstagande om den problematiska lagstiftningstekniken (GrUU 46/2016 rd, s. 8). Att göra en så stor författningsteknisk ändring i utskottsbehandlingen har sina risker. Också i övrigt ska ändringar av detta slag höra till den grundläggande beredningen. Grundlagsutskottet anser därför att det är nödvändigt att kommunikationsutskottet i sitt betänkande föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande om att regeringen i beredningen av projektets sista fas omarbetar lagen om transportservice så att helheten blir begriplig. Det är ändå beklagligt att den teknik som valdes i projektets första fas leder till att den som tillämpar lagen i fortsättningen kommer att ha svårigheter med att hitta detaljmotiven till respektive bestämmelse.

Utlåtande GrUU 2/2018 rd

FÖRSLAG TILL BESLUT

Grundlagsutskottet anför

att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning, men lagförslag 10 bara om utskottets konstitutionella anmärkning till dess 11 § beaktas på behörigt sätt.

Helsingfors 7.2.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Annika Lapintie vänst
vice ordförande Tapani Tölly cent
medlem Anna-Maja Henriksson sv
medlem Hannu Hoskonen cent
medlem Ilkka Kantola sd
medlem Kimmo Kivelä blå
medlem Antti Kurvinen cent
medlem Jaana Laitinen-Pesola saml
medlem Ville Niinistö gröna
medlem Juha Rehula cent
ersättare Mats Löfström sv
ersättare Johanna Ojala-Niemelä sd.

Sekreterare var

utskottsråd Matti Marttunen.

Ekonomiutskottet

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

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd): Ärendet har remitterats till ekonomiutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Susanna Metsälampi, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Kirsi Miettinen, kommunikationsministeriet
- specialforskare Jussi Pääkkönen, Konkurrens- och konsumentverket
- överinspektör Satu Toepfer, Konkurrens- och konsumentverket
- utvecklingschef Anne Jarva, Finlands Kommunförbund
- direktör för samhällsrelationer Robert Torvelainen, Uber
- avtalssekreterare Jyrki Halvari, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- expert Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- ekonomisk expert Sampo Seppänen, Företagarna i Finland rf
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- VR-Group Ab
- Helsingforsregionens trafik
- Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänna synpunkter på de föreslagna bestämmelserna. I propositionen föreslås ändringar i lagen om transportservice och i en lång rad andra lagar som hör till samma lagstiftningspaket. Syf-

Utlåtande EkUU 52/2017 rd

tet är att genomföra transportbalksprojektets andra del genom att komplettera lagen om transport-service så att den omfattar hela transportsystemet. För närvarande är transportlagstiftningen uppdelad på en rad olika författningar. När bestämmelserna samlas i en enda lag blir det lättare att betrakta marknaderna för transportservice som en helhet och att bedöma om bestämmelserna är ändamålsenliga och om aktörerna har jämlika verksamhetsförutsättningar.

Utskottet ställer sig bakom syftet att möjliggöra resekedjor som kombinerar olika transportslag och tror att resekedjor som är anpassade efter användarens behov och kan beställas på en gång ger konsumenterna mer valmöjligheter och höjer servicestandarden. Det här utlåtandet är fokuserat på teman inom utskottets fackområde, i synnerhet frågor som tagits upp under utfrågningarna av sakkunniga beträffande möjlighet till konkurrens, näringsidkarnas möjlighet att bedriva verksamhet på lika villkor och ny praxis som möjliggörs av ny teknik.

Målet är en lagstiftning som ger nya möjligheter. Några av de viktigaste syftena med lagen om transportservice är att underlätta lanseringen av nya innovationer, digitalisering och automation samt genomförandet av konceptet mobilitet som en tjänst (Mobility as a Service). Utgångspunkterna är verksamhet på marknadens villkor samt högkvalitativa och effektivt producerade tjänster som svarar mot användarnas behov. Sakkunniga har också pekat på verksamhetsförutsättningarna för den kollektivtrafik i städerna som utgör stommen för mobilitetstjänster och nya affärsmodeller.

Utskottet anser att förslagen i propositionen i huvudsak är motiverade med avseende på principerna för sund konkurrens. Propositionen innehåller en rad element för att lätta på företagens administrativa börda och gallra i den nationella lagstiftningen. Till denna del anser utskottet att de föreslagna ändringarna går i rätt riktning. Lagstiftningspaketet är dock på vissa punkter svårsläst på grund av de tekniska lösningar som valts. Exempelvis är bestämmelserna i lagförslag 1 inordnade i avdelningar med egen kapitelnumrering. Det gör att paragrafhänvisningarna blir svårbegripliga och lagen svårare att läsa. Ekonomiutskottet vill påpeka för kommunikationsutskottet att den här tekniska utformningen bör ändras så att den svarar mot rådande lagstiftningspraxis i Finland.

Tjänster på någon annans vägnar och ansvarsfrågor. Avsikten med bestämmelsen om tjänster på någon annans vägnar (III avd. 2 kap. 2 a §) är att bidra till syftena med lagstiftningen genom att tilläggstjänster och också andra transportslag än väg- och spårtrafik ingår i resekedjorna. Även om det här målet i sig är välkommet vill utskottet påminna om att ordnandet av tjänster på någon annans vägnar väcker vissa frågor av vilka de flesta kräver konkreta lösningar innan den förpliktande lagstiftningen träder i kraft, bland annat när det gäller dataskydd och skydd för privatlivet. Enligt utredning får personuppgifter vid tillgång till tjänster på någon annans vägnar endast behandlas i den omfattning det behövs för att bekräfta identiteten och genomföra kundtransaktioner. Utskottet anser att de föreslagna bestämmelserna bör preciseras när det gäller kraven i dataskyddsförordningen (EU 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG), framför allt i artikel 20 (Rätt till dataportabilitet).

Den föreslagna lagstiftningen innebär att leverantörer av kombinationstjänster kan bli tvungna att svara för sina tjänster dels i egenskap av säljare enligt de allmänna konsument- och avtalsrättsliga

Utlåtande EkUU 52/2017 rd

lärorna, dels i egenskap av förmedlare enligt rättshandlingslagen, de allmänna rättsprinciperna och möjligen också konsumentskyddslagen. Det finns dock inte i konsumentskyddslagen några bestämmelser om ansvaret för den som svarar för den tekniska plattformen för tjänsterna. Inga bestämmelser föreslås heller i lagen om transportservice i det här avseendet. Utskottet hänvisar till sina tidigare betänkanden (EkUB 15/2017 rd — RP 105/2017 rd och EkUB 16/2017 rd — RP 120/2017 rd), där gränsdragningsproblemen bland annat i ansvarsfrågor lyfts fram när det gäller regleringen av resetjänster som helhet. Det finns inga regler för ansvaret för hela resekedjor, men däremot finns det en hel del förpliktande lagstiftning med varierande principer som tillämpas på de olika elementen i resekedjorna. Aktörernas ansvar kan bestämmas på olika sätt i de olika delarna av kedjan beroende på servicepaket och marknadsföring. Utskottet påskyndar en vidareutveckling av lagstiftningen för att skapa klarhet i ansvarsfrågorna.

Konsekvenserna av öppna gränssnitt. Effektiviteten och produktiviteten i transportsystemet ingår som ett led i landets konkurrenskraft. Utskottet ser det som uppenbart att det finns potential att utveckla vårt system i dess nuvarande form. Utvecklingen kan underbyggas av digitalisering och nyttjande av information. Men det är svårt att förutsäga exakt hur öppna data kommer att påverka servicemarknaden och innovationsverksamheten. Konsekvenserna av ändringarna i lagstiftningen beror i sista hand på företagets vilja och förmåga att ta fram nya affärsmodeller och å andra sidan också på användarnas beredskap att använda sig av nya tillvägagångssätt. Utskottets bedömning är att nyttjandet av information och utvecklingen av service kommer att öka möjligheterna för företagen i applikations- och serviceutvecklingsbranschen att utforma ny affärsverksamhet inom trafik och transport samt minskning av trafikrelaterade miljöskador.

Åtkomst till databaser och användning av data. Enligt lagförslaget ska leverantörer av mobilitets- eller kombinationstjänster ha rätt att enligt på förhand angivna kriterier och villkor bedöma tillförlitligheten hos tjänsteleverantörer som har rätt till tillgång. Tillgång till tjänster på någon annans vägnar får inte nekas, om den aktör som begär tillgång har ett tillstånd, ett godkännande, en auditering eller en certifiering som beviljats av en myndighet. Utskottet anser att det i och för sig är motiverat att särskilt föreskriva om den här rättigheten men att det är problematiskt att bestämmelsen är så vittsyftande. Bestämmelsen är delvis oklar i sak, eftersom det finns många slags tillstånd och enbart en auditering inte är någon indikation för resultatet. Ekonomiutskottet vill uppmärksamma kommunikationsutskottet på att oklarheten leder till juridisk osäkerhet. Jämlika konkurrensprinciper uppnås bara om kriterierna för att tillåta och förbjuda är transparenta och tydliga.

Konceptet Mina data bygger på individens rätt att själv bestämma hur information som gäller honom eller henne används. De föreslagna lagändringarna gör det möjligt att i enlighet med personuppgiftslagstiftningen tillgodose rättigheterna för individer som använder tjänster inom transportsystemet. Producenterna av databaserade tjänster kommer följaktligen att behöva granska sina processer utifrån skyddet för privatlivet och skyddet för personuppgifter.

Rätten att använda information som samlas i register väcker också frågan om affärs- och yrkeshemligheter. I IV avd. 1 kap. 2 § 4 mom. i lagförslag 1 föreslås det att de uppgifter som tillhandahållarna lämnar till Trafikverket om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver ska bli offentliga. Utskottet menar att innehållet i den information som lämnas ut måste definieras mer exakt såtillvida att det är allmän offentlighet som avses. Det bör

Utlåtande EkUU 52/2017 rd

finnas en tydlig grund för att samla in information. Med stöd av den här lagstiftningen bör det inte finnas någon skyldighet att lämna ut information till exempel om grunderna för prissättningen eller det detaljerade genomförandet av servicen.

De offentliga aktörernas roll. Enligt propositionen ska Trafikverket få en lagfäst skyldighet att tillhandahålla teknisk service för väsentlig information. Tanken är att Trafikverket ska tillhandahålla servicen om denna inte produceras på den konkurrensutsatta marknaden. Utskottet ser det som viktigt att säkerställa att syftet med den föreslagna bestämmelsen, att tjänster ska växa fram på marknadsmässiga villkor, inte äventyras på grund av service som tillhandahålls av myndigheter.

Staten och kommunerna är viktiga finansiärer av mobilitetstjänster. Därför är det av stor vikt för utvecklingen i sektorn hur de offentliga aktörerna nyttiggör ny teknik och service i sin upphandling. Här understryker utskottet att alla tjänster bör kunna hävda sig i konkurrensen på lika villkor med hjälp av såväl direkta stöd och lätnader som skattemässiga incitament. Utskottet hänvisar till sitt betänkande om reformen av upphandlingslagstiftningen (EkUB 31/2016 rd) och till de innovativa partnerskap som lagstiftningen möjliggör.

Avslutningsvis. Ekonomiutskottet påpekar att de sakkunniga lade fram ett flertal förslag till ändringar. I många avseenden avgränsas det nationella handlingsutrymmet av bindande EU-lagstiftning i form av bland annat reglering av konkurrens, upphandling och statligt stöd. Också exempelvis kompetenskrav med tillhörande tillstånd att idka näring och minimiskyldigheter gällande konsumentskydd regleras till viss del i EU-lagstiftningen och i internationella avtal, så det går inte att införa avvikande nationella bestämmelser i de frågorna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ekonomiutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 28.11.2017

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Kaj Turunen blå
vice ordförande Harri Jaskari saml
medlem Harry Harkimo saml
medlem Hannu Hoskonen cent
medlem Laura Huhtasaari saf
medlem Lauri Ihalainen sd
medlem Eero Lehti saml
medlem Markus Lohi cent
medlem Martti Mölsä blå

Utlåtande EkUU 52/2017 rd

medlem Johanna Ojala-Niemelä sd
medlem Arto Pirttilahti cent
medlem Hanna Sarkkinen vänst
medlem Ville Skinnari sd
medlem Joakim Strand sv
medlem Antero Vartia gröna.

Sekreterare var

utskottsråd Teija Miller.

