

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag. Statsrådet bemyndigas att överlåta den egendom som finns i Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänsters besittning samt dess verksamhet till det aktiebolag som ska grundas. Aktiebolagets verksamhetsområde ska omfatta styrningen och ledningen av sjö-, järnvägs- och vägtrafiken samt insamlingen, hanteringen och utnyttjandet av information i samband med det. Personalen som arbetar inom Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska övergå i aktiebolagets tjänst. Propositionen innefattar dessutom förslag till ändring av elva andra lagar som behöver ändras till följd av bolagiseringen av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.

I propositionen föreslås dessutom att lagen om transportservice ändras genom att bestämmelser om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster fogas till lagen. Hittills har det i fråga om vägtrafiken inte funnits något behov av samma slags bestämmelser om trafikstyrning och trafikledning som i fråga om andra trafikformer, men situationen anses ha förändrats i och med automatiseringen av trafiken och trafikmedlens nätbildning. Till lagen om transportservice fogas dessutom bestämmelser om informationshantering i samband med tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för alla trafikformer.

Propositionens syfte är att främja utnyttjandet av informationen om trafiken som stöd för arbetet att utveckla nya digitala tjänster och bidra till uppkomsten av ny affärsverksamhet. Syftet är att den information som samlas in genom trafikledningen ska komma till nytta för hela samhället effektivare än hittills. Syftet med reformen är att sätta fart på utvecklingen av den digitala trafikens ekosystem och den finländska trafikmarknadens tillväxt samt skapa nya verksamhetsförutsättningar för företagen inom trafikbranschen. Bolagiseringen förbättrar samtidigt trafikledningsverksamhetens ekonomiska effektivitet och verkningsfullhet och ökar öppenheten i verksamheten och prissättningen. Reformen gör också fördelningen av myndighetsuppgifter inom sektorn för transport och kommunikation tydligare.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2019.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	9
2.1 Lagstiftning och praxis.....	9
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	15
2.3 Bedömning av nuläget	17
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	19
3.1 Målsättning	19
3.2 De viktigaste förslagen.....	28
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	37
4.1 Ekonomiska konsekvenser	37
4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	45
4.3 Konsekvenser för personalen	49
4.4 Miljökonsekvenser	49
4.5 Samhälleliga konsekvenser	51
5 BEREDNINGEN AV ÄRENDET	53
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	53
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	54
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	57
6.1 Omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	57
6.2 Propositionens förhållande till självstyrelselagen för Åland.....	57
DETALJMOTIVERING	58
1 LAGFÖRSLAG	58
1.1 Lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag.....	58
1.2 Territorialövervakningslagen	61
1.3 Lagen om fartygstrafikservice	65
1.4 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	84
1.5 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	85
1.6 Lag om ändring av lagen om transportservice	85
1.7 Lag om ändring av lotsningslagen	97
1.8 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	97
1.9 Lag om ändring av sjöräddningslagen	98
1.10 Lag om ändring av räddningslagen	100
1.11 Lag om ändring av järnvägslagen	100
1.12 Lag om ändring av lagen om säkerhetsutredning	101
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	101
3 IKRAFTTRÄDANDE	101
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	102
4.1 Bolagisering av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster	102
4.2 Annat övervägande som är av betydelse med tanke på grundlagen.....	118
4.3 Bemyndiganden	120
LAGFÖRSLAG	122
1. Lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag.....	122
2. Lag om ändring av territorialövervakningslagen	124

3. Lag om ändring av lagen om fartygstrafikservice	127
4. Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	140
5. Lag om ändring av 32 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	142
6. Lag om ändring av lagen om transportservice	143
7. Lag om ändring av lotsningslagen.....	150
8. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	153
9. Lag om ändring av sjöräddningslagen.....	159
10. Lag om ändring av räddningslagen	162
11. Lag om ändring av järnvägslagen	164
12. Lag om ändring av 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.....	165
BILAGA	166
PARALLELLTEXT	166
2. Lag om ändring av territorialövervakningslagen	166
3. Lag om ändring av lagen om fartygstrafikservice	171
4. Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	195
5. Lag om ändring av 32 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	197
6. Lag om ändring av lagen om transportservice	198
7. Lag om ändring av lotsningslagen.....	210
8. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	214
9. Lag om ändring av sjöräddningslagen.....	224
10. Lag om ändring av räddningslagen	230
11. Lag om ändring av järnvägslagen	232
12. Lag om ändring av 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.....	233

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Målet för statsminister Juha Sipiläs regering är att den finländska ekonomin i framtiden grundar sig på ett gott ledarskap, starkt företagande och ägarskap samt på utnyttjande av hela Finlands resurser. En central ambition under regeringsperioden är att Finlands ekonomi och sysselsättning fås på tillväxtkurs med hjälp av företagande och arbete. Åtgärderna för att främja konkurrenskraften stärker samtidigt exporten och verksamhetsförutsättningarna för företag på den inhemska marknaden.

Regeringen har även förbundit sig att utveckla det finländska trafiksystemet för att det bättre än tidigare ska betjäna medborgarnas och näringslivets behov på ett sätt som producerar ett ökande mervärde och nytta för hela samhället. Samtidigt vill man utveckla trafiksystemet i en riktning som skapar förutsättningar för att dra nytta av de möjligheter som digitaliseringen, den intelligenta automatiseringen av trafiken och tjänstefieringen medför.

Utvecklande av den digitala affärsverksamhetens tillväxtmiljö

Utvecklingsarbetet med trafiksystemet är en del av regeringsprogrammets spetsprojekt att skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Målet med projektet är att skapa en gynnsam verksamhetsmiljö för digitala tjänster och nya affärsmodeller samt att utveckla en författningsmiljö som på bästa sätt främjar uppkomsten av innovationer och nya tjänster. Genom riktade åtgärder är det meningen att också öka utnyttjandet och utvecklandet av robottekniken och automatiseringen i Finland. Den 2 juni 2016 godkände statsrådet ett principbeslut om intelligent robotteknik och automatisering och i det anges de åtgärder genom vilka statsrådet för sin del strävar efter att i Finland öka innovationer och affärsverksamhet som hör till robottekniken och automatiseringen samt att främja utnyttjandet av intelligent robotteknik och automatisering inom alla servicebranscher och sektorer. Målet är att intelligent robotteknik och automatisering inte utnyttjas enbart för automatisering inom industrin utan även i stor utsträckning inom andra samhällssektorer, till exempel trafiken.

Inom ramen för spetsprojektet strävar regeringen också efter att främja utnyttjandet av stora datamängder (stordata) och affärsverksamhet som hör till detta. Statsrådet fattade ett principbeslut om nyttjande av data inom affärsverksamhet den 19 maj 2016. I det finns riktlinjer och åtgärder för att öka sådan affärsverksamhet som gäller användningen av stordata. Statsrådets vision fram till 2020 är att nyttjandet av data har ökat avsevärt inom affärsverksamhet i alla branscher och att vi i vårt land lyckats skapa en attraktiv, innovativ och tillförlitlig utvecklings- och informationsmiljö för databaserad affärsverksamhet. Genom åtgärder i enlighet med principbeslutet vill man skapa förutsättningar för en tjänsteinfrastruktur som möjliggör att datamängder effektivt tillhandahålls och förmedlas och ökar öppen innovation. Samtidigt skapar olika harmoniserade förfaringssätt gemensam praxis och för att öka förtroendet för de digitala tjänsterna skapas spelregler för nyttjandet av data. Ett centralt mål är att datamängderna på ett kostnadseffektivt, säkert och användarorienterat sätt ska utnyttjas inom affärsverksamhet och tjänsteutveckling. Genom de åtgärder som ska vidtas försöker man också garantera informationssäkerheten och de möjligheter som ökar dess konkurrensfördel. Samtidigt stöder man att de verksamhetsmodeller som baserar sig på nyttjande av data utvecklas samt att marknaderna öppnas och praxis som möjliggör delning och nyttjande av data utvecklas i samarbete mellan den offentliga och privata sektorn.

Det digitala genombrottet i trafiken och den ökade betydelsen av information

Då digitaliseringen och automatiseringen av trafiken utvecklas kommer informationens betydelse för att möjliggöra att både människor och varor ska kunna röra sig säkert och smidigt att bli tydligare. Då utnyttjandet av informationen ökar kommer trafikens nuvarande verksamhetsmodeller som varit inriktade på trafiklederna att så småningom trängas undan. I stället för dem utvecklas ekosystem för den digitala och automatiserade trafiken och de är baserade på insamling, förädling, delning och användning av information som omfattar hela trafikområdet oberoende av trafikform. I en ekosystemmodell för trafiken samarbetar aktörerna i trafiken intensivt på trafiksystemnivå över gränserna för olika trafikformer genom att dra nytta av förmågorna och resurserna i det gemensamma värdenätverket för att öka produkternas eller tjänsternas kundvärde och utveckla nya innovationer. I ekosystemet blir utvecklandet av nya tjänster och blockkedjor för hanteringen och behandlingen av information möjligt genom innovativa lösningar som tagits fram gemensamt inom plattformsekonomin. I den här verksamhetsmodellen är information den kritiska produktionsfaktorn och en nyckel till framgång i framtiden. I sig själv kan informationen dock inte skapa välfärd, ge omedelbara fördelar eller en explosionsartad tillväxt i näringslivet, utan den måste ges betydelse och göras tillgänglig för dem som behöver den i rätt form och vid rätt tidpunkt. För detta behövs såväl en verksamhetsmiljö som gör det möjligt som teknologiska modeller för genomförandet.

De nuvarande verksamhetsmodellerna och tekniska lösningarna stöder inte digitaliseringens utveckling fullt ut och inte heller en utvidgad användning av informationen i samhället. På grund av detta behöver förutsättningarna för ett bredare och effektivare utnyttjande av informationen förbättras. Samtidigt utvecklas lösningar för datalagren systematiskt och informationstjänstens processer effektiviseras för att sänka tröskeln för nya företag att ta sig in i branschen. I detta avseende vill regeringen effektivisera utnyttjandet av trafikförvaltningens informationskapital för att stödja utvecklandet av den automatiserade och digitala trafikens ekosystem samt skapa nya verksamhetsförutsättningar för aktörerna i branschen att dra nytta av de möjligheter som automatiseringen och digitaliseringen för med sig.

Ombildande av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till ett aktiebolag

Regeringens finanspolitiska ministerutskott beslöt den 13 juni 2017 att de trafikledningsfunktioner som gäller väg-, sjö- och järnvägstrafiken och som för närvarande sköts vid Trafikverket ska ombildas till ett helt statsägt aktiebolag som inleder sin verksamhet den 1 januari 2019. Bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsfunktioner är en förberedelse på de förändringar i branschen och i omvärlden som digitaliseringen, tjänstefieringen, automatiseringen och den ökade betydelsen av information innebär. Genom ändringen vill man framför allt främja utnyttjandet av informationen om trafiken som stöd för arbetet med att utveckla nya digitala tjänster och bidra till uppkomsten av ny affärsverksamhet. Genom ändringen skapas dessutom förutsättningar för förbättrad kundorientering inom den operativa trafikledningens tjänster samt ökad ekonomisk effektivitet och verkningsfullhet inom trafikledningsverksamheten. I ett självständigt aktiebolag förbättras öppenheten i verksamheten när affärsverksamhetens verkliga inkomster och utgifter samt grunderna för prissättningen av trafikledningstjänsterna tydligt kan konstateras.

Utifrån den proposition som beretts ska Trafikverkets operativa 24/7 tjänstefunktioner för trafikledning samt funktioner som hör nära samman med dem överföras till att skötas av ett nytt specialuppgiftsbolag som i sin helhet ägs av staten. Enligt propositionen ska den trafiklednings-

verksamhet för sjö-, väg- och järnvägstrafiken för vilken Trafikverket ansvarar samt den planerings-, stöd- och upphandlingsverksamhet som hör nära samman med den samt informationssystemen och informationsinfrastrukturen bolagiseras till ett aktiebolag som i sin helhet ägs av staten. Syftet är att skapa en enhetlig ägar- och förvaltningsmodell för trafikstyrningen och trafikledningen. Trafikverket ska vara den som beställer trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna och även bolagets strategiska partner. Trafikverket ska av det nya statliga specialuppgiftsbolaget som ska bildas beställa de nödvändiga trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som samhället, myndigheterna och näringslivet behöver och tjänsterna ska vara avgiftsfria för dem som använder dem i enlighet med principerna för den nuvarande verksamhetsmodellen. Specialuppgiftsbolaget ska tillhandahålla tjänster för trafikstyrning och trafikledning direkt eller indirekt till privata och offentliga aktörer samt till behöriga myndigheter som ämbetsverken inom trafikförvaltningen, försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, räddningsmyndigheterna och polisen. Syftet är att bilda ett av staten helägt, starkt specialuppgiftsbolag som har investeringsförmåga och fungerar kostnadseffektivt och ger måttlig vinst.

En del av trafikledningsfunktionerna sköts redan nu som företagsverksamhet, men vid Trafikverket finns fortfarande omfattande uppgifter som hör till trafikledningsverksamheten. En verksamhetsmodell som är baserad på företagsekonomi erbjuder bättre förutsättningar för att utveckla trafikstyrningssystemen och för att rikta investeringarna effektivare än den nuvarande modellen. Samtidigt är det möjligt att slopa delvis överlappande, trafikformsspecifika funktioner som hör samman med den operativa trafikledningen samt att förtydliga rollerna och uppgiftsfördelningen för trafikledningens aktörer. Varje aktör får en egen tydlig roll och identitet och ett eget tydligt verksamhetsfält inom trafikledningen och dessa utgör en god grund för att utveckla organisationerna och den strategiska styrningen och ledningen av dem. Investeringar kan genomföras på ett flexiblarare sätt än tidigare genom att man drar nytta av aktiebolagets möjligheter att skaffa finansiering på lånemarknaden.

Genom en ny, företagsekonomisk verksamhetsmodell för Trafikverkets trafikledningsfunktioner och de informationssystem och den informationsinfrastruktur som hör nära samman med dem effektiviseras trafikstyrningen på trafiksystemnivå, trafikstyrnings- och trafikledningsverksamheten samordnas och förutsättningar för att i större utsträckning få fram synergieffekter mellan olika trafikformer skapas. Genom att centralisera och förenhetliga trafikstyrningens och trafikledningens system och funktioner går det också att förbättra driftssäkerheten och riskhanteringen samt att garantera en effektiv informationssäkerhet av hög kvalitet. I och med bolagiseringen av trafikledningen kommer det i det nya bolaget att uppstå sådan teknisk kompetens på trafiksystemnivå som omfattar alla trafikformer och hör samman med trafikledningstjänsterna och på lång sikt kommer den att gynna arbetet med att utveckla trafiksäkerheten och därmed skapa förutsättningar för att förbättra trafiksäkerheten inom hela trafiksystemet. Bolagiseringen kommer inte att påverka hushållens eller företagens myndighetsavgifter eller skatter.

Påskyndande av utvecklingen av trafikens ekosystem i Finland

Målet med det företag som ska grundas är inte att konkurrera med privata aktörer, utan att genom företagets verksamhet bidra till att utveckla tjänsteutbudet inom den privata sektorn och tillväxt på trafikmarknaden som helhet. Genom ändringen strävar man efter att stödja utvecklingen av de ekosystem som uppstår i och med den digitala trafiken, då bolaget tillhandahåller information som uppstår inom verksamheten och som ska användas i trafikledningen på ett så omfattande och öppet sätt som möjligt till aktörerna inom trafiken, samtidigt som det sörjer för datasekretessen i fråga om sådan information som myndigheterna har bestämt att ska vara hemlig och information om affärshemligheter. Dessutom ska bolaget för att främja den digitala affärsverksamheten förädla information som andra tjänsteproducenter kan dra nytta av. Målet är

att göra informationen användbarare för att skapa nya digitala tjänster och marknader för tjänster och att samtidigt stärka utvecklandet av innovations- och serviceplattformar bland trafik-tjänsterna och sänka tröskeln för nya företagare att ta sig in i branschen.

Avsikten är att bolaget ska bli en stark samarbetspartner för företagen inom trafikbranschen och genom de långsiktiga samarbetsmodeller och målsättningar som bildas mellan dem blir det möjligt att stärka utvecklandet av internationellt konkurrenskraftiga, företagsstyrda affärsekosystem i Finland som siktar på internationell tillväxt. En central princip är att främja den företags- och exportstyrda tillväxten inom branschen genom samarbete mellan forskningsområdet, den offentliga sektorn och den privata sektorn. Genom ett nära och starkt interaktivt samarbete kan trafikmarknaden i sin helhet fås att växa och i och med denna tillväxt blir det mer att dela på för alla aktörer inom branschen. Målet med att bilda det statliga specialuppgiftsbolaget är att få till stånd en stark, positiv utvecklingstrend för att de första lyckade satsningarna i trafikens ekosystem ska locka fler aktörer och kunder som i sin tur ytterligare stärker tillväxten för den digitala och automatiserade trafikens finländska ekosystem samt verksamhetsförutsättningarna för företagen inom trafikbranschen.

Bolagiseringen har en mycket stark koppling till det nationella tillväxtprogram för transportsektorn 2018–2022 som arbets- och näringsministeriet, kommunikationsministeriet och andra aktörer inleder tillsammans och förslaget att bilda ett statligt specialuppgiftsbolag med ansvar för trafikledningen stöder målen i tillväxtprogrammet fullständigt. Inom ramen för tillväxtprogrammet försöker man bland alla olika parter stärka den offentliga sektorns roll som möjliggörare när det gäller att främja företagets tillväxt och bygga upp förtroende. Avsikten är att det statliga specialuppgiftsbolag med ansvar för trafikledningen som föreslås bildas ska förbinda sig till målen och åtgärderna i tillväxtprogrammet genom att aktivt söka sådana partnerskap genom vilka det går att sätta fart på utvecklandet av produkter och tjänster på marknadsvillkor.

Det helt statsägda trafikledningsbolag som ska bildas ska enligt förslaget göra innovativa anskaffningar och sålunda erbjuda företagen en pilotmiljö för att utveckla och testa nya lösningar. Företagen ska få viktiga referenser med hjälp av vilka tillträdet till den internationella marknaden underlättas och påskyndas.

På lång sikt är målet att en del av de trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som Trafikverket beställer i framtiden ska kunna konkurrensutsättas på de nya marknader som skapas genom denna bolagisering, så att också andra marknadsaktörer i trafikbranschen börjar delta i produktionen av bastjänsterna. Detta ska dock inte gälla de säkerhetskritiska tjänster som hör till trafikstyrningen och trafikledningen och som myndigheterna ska tillhandahållas. För dem kan endast ett statligt specialuppgiftsbolag ansvara.

Ökande av effektiviteten och verkningfullheten i trafikstyrningen och trafikledningen

Genom bolagisering av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna kan fördelar uppnås som grundar sig på fördelarna med en verksamhet i bolagsform jämfört med en verksamhet i ämbetsverksform. Verksamheten i bolagsform avses vara transparent när det gäller intäkterna, kostnaderna och användningen av kapitalet då bolaget offentliggör sitt årliga bokslut. Bolaget strävar efter lönsamhet och effektivitet i verksamheten och detta ökar behovet att förstå kundernas behov, förbättrar kundservicen och bidrar till att utveckla tjänster som tillgodoser kundernas behov. De resurser som behövs för att producera tjänsterna, såsom investeringar, planeras utgående från kundernas villkor och lönsamhetsvillkor. På detta sätt blir verksamheten effektivare då man bättre känner till produktionskostnaderna för serviceprodukterna. Verksamhet i företagsform skapar bättre förutsättningar för riktade investeringar som utgår från kundernas behov

och genomförs vid rätt tidpunkt och de är en förutsättning för en effektiv och lönsam verksamhet. Bolagets möjlighet att på ett flexibelt sätt använda finansmarknaden för att finansiera investeringar förbättrar dess förmåga till investeringar. Då de bastjänster för trafikledning som Trafikverket beställer eventuellt konkurrensutsätts någon gång i framtiden ökar trycket på bolaget att ytterligare utveckla sin verksamhet så att den blir mer kundorienterad, innovativ och kostnadseffektiv.

Genom bolagisering av den trafikledningsverksamhet för sjö-, väg- och järnvägstrafiken för vilken Trafikverket ansvarar och den planerings-, stöd- och upphandlingsverksamhet som hör nära samman med den samt informationssystemen och informationsinfrastrukturen skapas en enhetlig ägar- och förvaltningsmodell för trafikstyrningen och trafikledningen. Det är meningen att bolaget som ska bildas ska inleda sin verksamhet den 1 januari 2019 och därefter bilda en statlig trafikledningskoncern genom att Air Navigation Services Oy och Finrail Oy fogas till den helhet som bolagiserats ur Trafikverket.

Den helhet för trafikstyrning och trafikledning som ska bolagiseras ur Trafikverket kommer att producera nödvändiga trafikledningstjänster som samhället, myndigheterna och näringslivet behöver för cirka 133 miljoner euro 2019. De besparingar som uppstår i och med bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna beror på en effektivare användning av stödtjänsterna än tidigare och att den operativa verksamheten blir effektivare. Dessutom får staten intäkter från bolagets lönsamma verksamhet. Med beaktande av att den operativa verksamheten gradvis blir effektivare uppskattas de totala besparingarna uppgå kumulativt till så mycket som 40 miljoner euro under planperioden 2019–2022. Den vinst som bolagets resultat under det första året ger upphov till för den offentliga ekonomin uppskattas uppgå till cirka 4 miljoner euro. Med beaktande av helheten, det vill säga Trafikverkets och bolagets ekonomi, blir de övriga direkta besparingarna under det första verksamhetsåret små. Fördelarna med en effektivare operativ verksamhet nås på längre sikt. Då stödfunktionerna ordnas på ett effektivare sätt uppnås fördelar på längre sikt, eftersom det i samband med bolagiseringen inte är meningen att genomföra personalnedskärningar. Dessutom bedöms det att kostnaderna för köptjänster som hör samman med de övriga stödfunktionerna inte kommer att minska nämnvärt i samband med bolagiseringen.

Värdet på den egendom som överförs vid bolagiseringen beräknas uppgå till cirka 200 miljoner euro och antalet anställda som överförs till cirka 180 personer. Fördelar för hela samhället kommer också att uppstå då bolaget och senare koncernen arbetar i nära samarbete med företagen inom trafikbranschen med att utveckla trafikens ekosystem och genom att på detta sätt förbättra de finländska trafik tjänsterna, konkurrenskraften, smidigheten och säkerheten i trafiken och affärsverksamheten för företagen inom branschen. Man tror att det kommer att uppstå betydligt fler effektivitetsfördelar i och med bolagiseringen, då koncernen bestående av trafikledningsfunktionerna för de fyra trafikformerna organiserar sin verksamhet på det mest ändamålsenliga sättet med tanke på processerna, kompetensen, den gemensamma användningen av resurserna, upphandlingen och till exempel investeringarna.

Styrningen av bolaget

Det bolag som ska bildas avses vara ett helt statsägt specialuppgiftsbolag och kommunikationsministeriet ska svara för dess ägarstyrning. Styrningen av bolaget grundar sig på ägarstyrningen, sektorlagstiftningen och de föreskrifter och anvisningar som myndigheterna utfärdar för de statliga bolagen. Dessutom ska styrningen av bolaget med tanke på bolagets affärsverksamhet också grunda sig på innehållet i det tjänsteavtal som ska ingås med Trafikverket.

Tryggande av ett kontinuerligt, sektorsövergripande myndighetssamarbete för trafikledningen

Vid beredningen av bolagiseringen har det beaktats att det till trafikledningsverksamheten hör ett effektivt, sektorsövergripande myndighetssamarbete och en informationsutbytesomgivning som stöder denna verksamhet och drar nytta av ny teknologi. Med hjälp av dessa har man säkerställt att myndigheterna får en kontinuerlig och uppdaterad lägesbild av trafiken, förmågan att förutse och identifiera eventuella risker för säkerheten och smidigheten i trafiken samt förbättrat myndigheternas verksamhetsförutsättningar på operativ nivå att svara för de myndighetsuppgifter som gäller trafiken inom det egna förvaltningsområdet. De föreslagna ändringarna i de andra lagarna som behöver ändras, i synnerhet i lagen om fartygstrafikservice, territorialövervakningslagen och sjöräddningslagen, säkerställer att det här samarbetet fortsätter mellan myndigheterna och det statsägda bolag som är leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

Trafikverkets trafikcentraler sköter den operativa sjötrafikledningen och trafikstyrningen av vägtrafiken samt övervakar och koordinerar styrningen av järnvägstrafiken. Trafikledningen innefattar bland annat den operativa trafikledningen och hanteringen av störningar inom väg-, ban- och sjötrafiken samt förvaltandet och utvecklandet av deras ledningscentraler och system. Enheterna för ledning och styrning, som är indelade enligt trafikform, sörjer för sin del för det operativa myndighetssamarbetet inom trafikledningen samt sköter ärenden som beredskap, förberedelse och riskhantering inom trafikledningen. Trafikcentralerna svarar för lägesbilderna av trafiken samt sörjer för skötseln av operativa specialsituationer. Dessutom tillhandahåller det helt statsägda specialuppgiftsbolaget Finrail Oy Trafikverket trafikstyrningstjänster för järnvägstrafiken, planerings- och experttjänster för ledningen av järnvägstrafiken utifrån ett avtal om köptjänster och det producerar också passagerarinformationstjänster. Flygtrafiktjänsten har bolagiserats till det självständiga statliga bolaget Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland Oy).

Driftscentralverksamheten för Trafikverkets elbana sköts vid fyra driftscentraler: Helsingfors, Kouvola, Tammerfors och Uleåborg. Vid driftscentralerna övervakas hur elbanan fungerar och att den elektriska utrustningen är säker och tillgänglig. Trafikverket skaffar verksamheten som en köptjänst.

Vid det säkerhetskontrollrum som finns i Helsingfors övervakas passagerarsäkerheten inom närtrafikområdet för samkommunen Helsingforsregionens trafik och man försöker förhindra vandalisering i området. Säkerhetskontrollrummet är också operations- och ledningscentral för bevakningstjänsterna. I kontrollrumsverksamheten deltar Trafikverket, Vanda stad, Esbo stad, samkommunen Helsingforsregionens trafik och affärsverket Helsingfors stads trafikverk.

I Trafikverkets tekniska kontrollrum, som finns i Helsingfors, övervakas det rörliga järnvägsmaterielets skick och påfrestningarna på banan med hjälp av övervakningsutrustning för det rörliga järnvägsmaterielet som installerats på bannätet. Hanteringen av de tekniska systemen för

bantunnlarna och av olyckor och störningar hör också till det tekniska kontrollrummets verksamhet. Trafikverket skaffar både säkerhetskontrollrumsfunktionen och den tekniska kontrollrumsfunktionen för bannätet som köptjänst.

Trafikstyrningen hör nära samman med utvecklandet av informationssystemen för väg-, ban- och sjötrafiktjänsterna och för trafikledningen. Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna har tydliga gränssnitt både för Trafikverkets och närings-, trafik- och miljöcentralernas (NTM-centralerna) trafikledshållning och för externa entreprenörer, operatörer, andra myndigheter och slutanvändare. Trafikcentralverksamheten får de personal-, ekonomi-, förvaltnings-, juridik-, informations- och kommunikationstjänster som den behöver från Trafikverkets andra enheter. Trafikverkets trafikcentraler består av en bantrafikcentral (Helsingfors), tre sjötrafikcentraler (Finska Viken, Västra Finland och Saimen VTS) och fyra vägtrafikcentraler (Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg). År 2016 uppgick antalet anställda inom den operativa trafikledningsverksamheten till 137 personer.

Trafikverket är det ämbetsverk som beställer väg-, järnvägs-, sjötrafikinfrastruktur- och trafik-tjänster och som ansvarar för att servicenivån på de trafikleder som förvaltas av staten upprätthålls och utvecklas. Trafikverkets uppgift är att möjliggöra fungerande, effektiva och säkra resor och transporter samt att främja att hela trafiksystemet fungerar. Trafikverket svarar för planeringen och genomförandet av nationella ban- och farledsprojekt samt för genomförandet av stora vägprojekt. I övrigt sköts väghållningen av nio närings-, trafik- och miljöcentraler under Trafikverkets styrning.

Det föreskrivs om Trafikverkets uppgifter allmänt i lagen om Trafikverket (862/2009). Andra centrala lagar med bestämmelser om verkets uppgifter är landsvägslagen (503/2005), banlagen (110/2007), järnvägslagen (304/2011), lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och kollektivtrafiklagen (869/2009).

För sin verksamhet samlar Trafikverket in information om trafiklederna, förhållandena och trafiken (statisk och dynamisk), som det använder för att planera och fatta beslut om hanteringen av trafikledsegendomen och programmeringen av trafikledshållningen och i trafikledningen.

Trafikverket är ett nettobudgererat ämbetsverk vars avgiftsbelagda verksamhet är obetydlig. Trafikverkets totala budget uppgår till cirka 2,2 miljarder euro. År 2016 använde Trafikverket 2,3 miljarder euro i anslag. Bruttoutgifterna för trafikledshållningen uppgick till 1,68 miljarder euro och nettoutgifterna till 1,62 miljarder euro.

År 2016 användes cirka 53 miljoner euro av trafikledshållningens bruttoutgifter till trafikledning och cirka 57 miljoner euro användes till funktioner som hör nära samman med den, det vill säga sammanlagt cirka 110 miljoner euro. Funktioner som hör nära samman med trafikledningen är till exempel driftscentralfunktionerna, kontrollrumsfunktionerna och utvecklandet av tjänsterna. Siffrorna för den offentliga ekonomin kan inte direkt jämföras med företagsekonomiska siffror. I siffrorna för den offentliga ekonomin, som presenteras ovan, ingår verksamhetens utgifter och investeringar, men till exempel inte kapitalkostnader, såsom avskrivningar och finansieringskostnader. Det är viktigt att beakta detta, eftersom investeringarna inte betraktas som kostnader för bolaget i företagsekonomin, utan de beaktas som poster i bolagets balansräkning. Av investeringarna tas endast de årliga kapitalkostnaderna, som avskrivningarna på anläggningstillgångarna och finansieringskostnaderna, upp i resultaträkningen. Bruttoutgifterna för trafikledningen presenteras i avsnitt 4.1 omräknade till företagsekonomiska siffror.

Det grundläggande målet för Trafikverkets trafikcentralverksamhet är att trygga en säker och störningsfri trafik. Trafikcentralerna, enheter för ledning och styrning som är indelade enligt trafikform, sköter den operativa sjötrafikledningen och trafikstyrningen av vägtrafiken samt övervakar och koordinerar styrningen av järnvägstrafiken. Centralerna svarar för lägesbilderna av trafiken samt sörjer för skötseln av operativa specialsituationer. Trafikcentralerna informerar om trafikstörningar som sker inom det egna ansvarsområdet och svarar för myndighetssamarbetet vid störningar.

Till trafikledningsverksamheten hör ett effektivt, sektorsövergripande myndighetssamarbete och en informationsutbytesomgivning som stöder denna verksamhet och drar nytta av ny teknologi. Med hjälp av dessa har man säkerställt att myndigheterna får en kontinuerlig och uppdaterad lägesuppfattning av trafiken, förmågan att förutse och identifiera eventuella risker för säkerheten och smidigheten i trafiken samt förbättrat myndigheternas verksamhetsförutsättningar på operativ nivå att svara för de myndighetsuppgifter som gäller trafiken inom det egna förvaltningsområdet.

De myndigheter som utövar övervakning på havsområdena samarbetar tekniskt (samarbetet mellan aktörerna till havs, METO-samarbetet) och varje myndighet arbetar inom ramarna för sin behörighet och sin budget. De myndigheter som deltar i samarbetet utbyter sinsemellan information ur sina system och kan utifrån informationsutbytet skapa en sammanhängande bild av verksamheten till havs. I METO-samarbetet deltar försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket.

Genom METO-samarbetet har bland annat informationsflödet mellan aktörerna förbättrats. I METO-arbetsgrupperna presenterar varje organisation de projekt som den bereder, vilket har lett till att överlappningar kunnat undvikas, och tillsammans koordinerar och schemalägger man projekt som stöder varandra. Målet med samarbetet är att utveckla verksamhetens effektivitet, öka produktiviteten och minska kostnaderna.

Samarbete mellan aktörerna inom vägtrafiken (TiTo) har pågått under en lång tid. De centrala aktörerna är Trafikverket, Polisstyrelsen, inrikesministeriets räddningsavdelning, Nödcentralverket, Meteorologiska institutet, Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket. Syftet med TiTo-samarbetet är att med hjälp av olika samarbetsmetoder samt genom beredningen av lagar och författningar för varje myndighet upprätthålla och utveckla sådana centrala funktioner och servicehelheter som stöder att den egna verksamheten och riktandet av resurserna blir effektiva bland annat vid främjandet av trafiksäkerheten, trafikövervakningen och trafikstyrningens mål i fråga om vägtrafiken. Målen med TiTo-samarbetet är förbättring av säkerheten och smidigheten i vägtrafiken, systematisering av samarbetet, effektiv skötsel av olycks- och undantagssituationer, beredskap, fullständig användning av information och teknologi med hjälp av analyser och lägesbilder, utnyttjande av resurser och kompetens över organisationsgränserna, fordonsautomatisering samt prognoser och förberedelse inför förändringar i omvärlden. Samarbetet genomförs på strategisk, taktisk och operativ nivå.

Till TiTo-samarbetet hör en bredare nationell och regional intressentgrupp som består av Tullen, Gränsbevakningsväsendet, försvarsmakten, de regionala NTM-centralerna, räddningsverken, polisinsrättningarna och trafikaktörerna i stadsregionerna.

Styrningen av vägtrafiken

För närvarande finns det ingen särskild lagstiftning om vägtrafikstyrningstjänsterna. I motiveringen till 6 punkten 2 § i lagen om Trafikverket som gäller trafikledningen beskrivs sådan

insamling av information om väg- och trafikförhållanden som Vägförvaltningens trafikcentral utför som myndighetsarbete och bearbetningen av den för de webbsidor som upprätthålls av trafikcentralen och sådan text-tv information som varje väganvändare och informationsbehövande kan ha nytta av (RP 142/2009 rd). Trafikverkets vägtrafikcentraler har också en central roll för skötseln av uppgiften som gäller driftssäkerheten enligt 2 § 12 punkten i lagen om Trafikverket.

Med tanke på vägtrafiktjänsterna finns centrala bestämmelser i vägtrafiklagen och i de andra lagarna som gäller vägar. Regeringen överlämnade en proposition med förslag till reform av vägtrafiklagen i november 2017 (RP 180/2017 rd).

I landsvägslagen (503/2005), lagen om enskilda vägar (358/1962) och markanvändnings- och bygglagen som gäller gator och lagen om underhåll (132/1999) och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) föreskrivs det om väg- och gatuhållningen samt bland annat om placeringen av anordningar på landsvägsområden, enskilda vägområden eller gatuområden.

På ordnandet av vägtrafikstyrningen inverkar också Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EU om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EU om förvaltning av vägars säkerhet, som gäller metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner för det transeuropeiska vägnätet.

Då vägtrafikens tjänster genomförs, inklusive trafikstyrningstjänsterna, satsas det i synnerhet på driftssäkerheten samt på att trafiktjänsterna när det gäller servicenivån riktas rätt regionalt sett med avseende på verkningsfullheten och kostnadseffektiviteten.

Trafikverkets vägtrafikcentraler svarar för den operativa verksamheten i fråga om styrningen av vägtrafiken. Vägtrafikcentralen ansvarar för uppföljning av väg- och trafikförhållandena och upprätthållande av lägesbilden, trafikstyrning med variabla skyltar, störningshantering i samarbete med andra myndigheter, trafikinformation i operativa situationer och stöduppdrag för väghållningen, till exempel telefontjänsten Vägtrafikantlinjen och bland annat att begäran om akuta åtgärder som gäller trafikledshållningen förmedlas till entreprenörerna. Vägtrafikcentralerna svarar för de operativa uppgifterna för förberedelse och beredskap inom vägtrafiken i undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Enheten utveckling av vägtrafiktjänster ansvarar för vägtrafikledningstjänsterna, att fastställa servicenivån samt att utveckla, fastställa kraven för, upphandla och upprätthålla de informationssystemtjänster som behövs för trafikledningstjänsterna.

Systemen för vägtrafikstyrningen hör delvis ihop med vägkantsteknologin (uppföljningsutrustning för vägförhållanden och trafik, variabel trafikstyrning, tunnlar, trafikljus, kamerasystem) och delvis med system som byggts ihop och integrerats med dem (integrerad lägesbild av trafiken och trafikstyrning, trafikmeddelanden, samtalshanteringsystem, intelligenta trafiktjänster). Trafikverket svarar för systemhelheten och hanteringen av dess livscykel med undantag för uppgifterna med att underhålla den fysiska vägkantsteknologin som har koncentrerats till NTM-centralen i Sydöstra Finland.

Styrningen av järnvägstrafiken

I Finland förvaltar Trafikverket statens bannät och ansvarar för trafikledningen på statens bannät, medan förvaltare av privata spåranläggningar ansvarar för trafikledningen på privata spåranläggningar. Nivån på trafikledningen på privata spåranläggningar är beroende av den trafik som bedrivs på de privata spåranläggningarna, varför trafikledningen på privata spåranläggningar kan ske i mycket mindre skala. Enligt 36 § i järnvägslagen kan bannätsförvaltaren ordna trafikledningstjänsterna själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata serviceproducenter. En förvaltare av en privat spåranläggning får också avtala om ordnandet av trafikledningen med Trafikverket som ansvarar för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet.

Trafikverkets enhet styrning av järnvägstrafik ansvarar för övervakningen och samordningen av järnvägstrafikens styrningsfunktioner, hanteringen av störningar och information om verksamheten. Bantrafikcentralen som finns vid enheten övervakar smidigheten i trafiken, järnvägssystemets tillstånd och trafikledningsservicens opartiskhet nationellt samt sköter samordningen och fattar vid behov viktiga beslut vid trafikstörningar.

Trafikverket köper den operativa trafikledningstjänsten för järnvägstrafiken av det helt statsägda specialuppgiftsbolaget Finrail Oy. Bolaget tillhandahåller Trafikverket trafikstyrningstjänster för järnvägstrafiken, planerings- och experttjänster för ledningen av järnvägstrafiken och det producerar också passagerarinformationstjänster.

Enheten utveckling av järnvägstrafiktjänster ansvarar för styrningen av järnvägstrafiken och utvecklandet och förvaltningen av systemen, köpeavtalsverksamheten för järnvägstrafikens styrningstjänster och utvecklingen av den. Dessutom ansvarar enheten för passagerar- och trafikinformationstjänsten för järnvägstrafiken och den har lagts ut på entreprenad till Finrail Oy. Direkt till den operativa trafikstyrningen av järnvägstrafiken hör verksamheten vid Trafikverkets säkerhetskontrollrum och tekniska kontrollrum. Hanteringen av de här kontrollrummen har köpts av utomstående aktörer.

Lagstiftningen för järnvägssektorn grundar sig i Finland och i de andra EU-medlemsstaterna i regel på unionslagstiftningen och medlemsstaterna har numera mycket lite lagstiftning som är helt nationell. De bestämmelser som gäller trafikledningen för spårtrafiken finns för järnvägssystemets del i järnvägslagen (304/2011), och i 36 § i den finns bestämmelser om trafikledningen och avtal om trafik. Med detta avses skyldigheten att samarbeta i situationer när två eller flera bannätsförvaltares bannät står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem. Dessutom finns det bestämmelser om trafikledningen i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015), och i 9 § i den föreskrivs det om trafikledning på bannätet. I regeringens proposition 145/2017 med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den, som för närvarande behandlas i riksdagen, föreslås det inga ändringar i sätten att ordna trafikledningen av spårtrafiken eller ansvaren. Däremot påverkar förslagen till ändringar i behörighetsbestämmelserna för spårtrafiken i den propositionen också villkor som gäller trafikledningssuppgifterna. Behörighetsvillkoren för trafikledarna regleras inte i EU-lagstiftningen, utan de detaljerade behörighetsvillkor som gäller trafikledaruppgiften är helt nationella. I fortsättningen ska det inte föreskrivas om behörighetsvillkoren för trafikledare i lag, utan det föreslås att regleringen för trafikledarnas del ska fastställas i bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem.

I EU-lagstiftningen anses trafikledningen höra till bannätsförvaltarens uppgifter och därmed till de funktioner som lyder under dennes säkerhetsstyrningssystem. Med detta avses att bannätsförvaltaren på det sätt som anges i kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 som gäller bedömningskriterierna för säkerhetstillstånd i sitt säkerhetsstyrningssystem ska beskriva de förfaranden och anvisningar som behövs för säker drift av infrastrukturen och för underhåll och drift av trafikstyrning och signalsystem. Trafiksäkerhetsverket bedömer en bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem då det behandlar bannätsförvaltarens ansökan om säkerhetstillstånd och godkänner det då säkerhetstillståndet beviljas. På motsvarande sätt ska bannätsförvaltaren i det egna säkerhetsstyrningssystemet se till att de nätspecifika reglerna följs och till dem kan också anvisningarna om trafikledning för bannätsförvaltare räknas. Bedömningskriterierna för det säkerhetsstyrningssystem som är en förutsättning för järnvägsoperatörernas säkerhetsintyg finns i kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 som gäller bedömningskriterier för säkerhetsintyg. De båda förordningarna revideras för närvarande. I de nya förordningarna, som redan befinner sig i det sista beredningsskedet, ska de bedömningskriterier som gäller trafikledningen preciseras betydligt.

Sjötrafikledningen

För ledningen av fartygstrafiken ansvarar en så kallad VTS-myndighet och den uppgiften innehas för tillfället av Trafikverket. Dess verksamhet övervakas av en behörig myndighet som för närvarande är kommunikationsministeriet. Syftet med lagstiftningen om sjötrafikledningen är att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför.

Enheten sjötrafikledning svarar för den operativa övervakningen och ledningen av fartygstrafiken, hanteringen av specialsituationer, säkerhets- och kustradioverksamheten och information om verksamheten.

Trafikverkets enhet utveckling av sjötrafiktjänster ansvarar för utvecklandet och upprätthållandet av tjänster och system för sjötrafikledningen samt deltar i utvecklandet av sjötrafikcentralernas verksamhet. Dessutom ansvarar enheten för den tekniska planeringen, byggandet och underhållet av sjötrafikens telematiska system, med undantag för farledsmärkningen och de system som gäller den.

Sjötrafikledningen regleras och utvecklas inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). I kapitel V i bilagan till IMO:s konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) finns en regel som gäller fartygstrafiktjänster. Enligt regeln förbinder sig medlemsstaterna att se till att fartygstrafiktjänster inrättas, om det enligt dem kan motiveras med trafiktätheten eller graden av risk. Den viktigaste internationella rättsakten som gäller sjötrafikledningen är IMO:s resolution A.857 (20) med anvisningar om de allmänaste principerna för sjötrafikledningen. I EU-lagstiftningen är de viktigaste rättsakterna som gäller sjötrafikledningen Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (det så kallade övervakningsdirektivet) om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU (det så kallade direktivet om rapporteringsformaliteter) om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG. IMO:s resolution och de EU-direktiv som gäller fartygstrafikservice har genomförts nationellt genom lagen om fartygstrafikservice. I lagen om fartygstrafikservice föreskrivs det om ordnandet av och tillsynen över sjötrafikledningen.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Den nu föreslagna propositionen är en unik helhet och därför går det inte att hitta en helt likadan situation att jämföra med i någon annan europeisk stat. Med avseende på den internationella utvecklingen har ordnandet av trafikledsfunktionerna i Sverige, Norge, Nederländerna, Storbritannien och Danmark undersökts. I de här europeiska länderna har hanteringen av trafiknäten ordnats i huvudsak på två sätt. Antingen hör trafiknäten till ett ämbetsverk som lyder under något ministerium och förvaltar huvudtrafiknätet eller också hör förvaltningen av trafiknäten till uppgifterna i ett statsägt bolag. De här länderna har valts eftersom de representerar olika sätt att ordna trafikledningen och skötseln av trafiklederna.

Förvaltningen har lösts på lite olika sätt i olika länder. I flera länder, i synnerhet i dem där modellen med ämbetsverksförvaltning används, har också privata företag i begränsad mån hand om förvaltningen av trafiklederna. I flera länder förvaltas och ägs trafiknätet på lägre nivå av regionförvaltningen och kommunerna eller av privata aktörer. I regel har de olika trafikformerna sina egna ämbetsverk eller egna företag.

Sverige

Vägnätet ägs av Trafikverket som lyder under Näringsdepartementet och som också svarar för planeringen, byggandet och underhållet av vägnätet. Verket svarar också för utvecklandet av trafiksäkerheten och för trafikcentralerna.

Trafikverket äger också järnvägsnätet och svarar i huvudsak för planeringen, byggandet och underhållet. Trafikverket svarar också för trafikledningen inom järnvägstrafiken. Undantag utgörs av Arlandabanan, Öresundsbanan och Inlandsbanan. Den första av dessa ägs av ett bolag som ägs av staten, bakom ägandet av den andra står svenska och danska staten och den tredje ägs av ett bolag som ägs av 15 kommuner.

Transportstyrelsen är säkerhetsmyndigheten för alla trafikformer. Den övervakar också förutsättningarna för konkurrens inom järnvägstrafiken.

Trafikverket och det statliga bolaget Sjöfartsverket svarar gemensamt för uppgifterna som gäller farlederna. Trafikverket svarar för de strategiska uppgifterna och Sjöfartsverket för de operativa uppgifterna, till exempel VTS-funktionerna.

Norge

Vägnätet ägs av Statens vegvesen som lyder under det norska kommunikationsministeriet och som också svarar för planeringen, byggandet och underhållet av vägnätet. Förvaltningen av många vägar har i och med partnerskapsmodellen Public Private Partnership dock lagts ut på entreprenad till privata företag för en tidsperiod på tiotal år.

Järnvägsnätet ägs av ett statligt bolag (Bane NOR) som sörjer för planeringen, byggandet och underhållet av nätet och som också svarar för trafikledningen inom järnvägstrafiken. Jernbanedirektoratet, som hör till statsförvaltningen, svarar för planeringen av järnvägstrafikens utveckling och för samordningen med de andra trafikformerna. Det svarar också för konkurrensutsättningen inom persontrafiken.

Kystverket, som lyder under kommunikationsministeriet, ansvarar för farlederna, men flera farleder förvaltas av privata bolag. Verket svarar också för VTS-systemet. Hamnmyndigheten Havnevesenet svarar för verksamheten på farlederna och i hamnarna på lokal nivå.

Storbritannien

I Storbritanniens riksdel England ägs vägnätet på högre nivå av ett statsägt bolag (Highways England) som också svarar för planeringen, byggandet och underhållet av nätet. Bolaget svarar för verksamheten och underhållet i fråga om de strategiskt viktiga riksvägarna och bland annat också för vägtrafikledningen. Offentliga vägar på lägre nivå förvaltas i huvudsak av landskapen. Den enda privata motorvägen är M6 Toll som är 43 km lång. Vägen har byggts med hjälp av partnerskapsavtalet Public Private Partnership för att drivas av ett privat bolag under 53 år.

Järnvägarna ägs av ett statsägt spårbolag (Network Rail) som svarar för planeringen, byggandet och underhållet. Det svarar också för trafikledningen. Finansieringen kommer delvis från statsbudgeten och delvis från banavgifter. Förutsättningarna för konkurrens inom järnvägstrafiken övervakas av en självständig byrå för väg- och järnvägs kunder (ORR) som finansieras med licensavgifter från järnvägsbranschen.

Farlederna förvaltas av den privata sektorn. Arrangemangen är mångfasetterade och innehåller olika ansvarsområden för olika områden. Maritime and Coastguard Agency är behörig myndighet för sjötrafikledningen inom Storbritanniens territorialvatten och i hamnarna är det enskilda hamnmyndigheter (Harbour Authorities) som är behörig myndighet. Londons hamnmyndighet (Port of London Authority) svarar till exempel för sjötrafikledningen i det området. Londons hamnmyndighet arbetar i form av en stiftelse (trust).

Danmark

Det offentliga vägnätet ägs av Vejdirektoratet som lyder under det danska transport- och byggnadsministeriet och som i huvudsak svarar för planering, byggande och underhåll. Vissa broar och motor- och järnvägen över Öresund förvaltas av statsägda bolag som ett led i bolagsarrangemang med många instanser.

För utvecklandet av järnvägsnätet svarar i huvudsak Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen som lyder under transport- och byggnadsministeriet. Nätet upprätthålls av ett statsägt bolag (Banedanmark), som också ansvarar för trafikledningen och till exempel tilldelningen av bankapaciteten. Dessutom finns det många privata järnvägar i Danmark. För övervakningen av förutsättningarna för konkurrensen inom järnvägstrafiken har en särskild enhet inrättats, Jernbanenævnet, som lyder under transport- och byggnadsministeriet.

Farlederna hör i huvudsak också till det danska transport- och byggnadsministeriet. En del av hamnarna och farlederna förvaltas av kommuner, städer och privata aktörer. VTS-systemet förvaltas av den danska marinen.

Nederländerna

Förvaltningen av vägnätet är indelad i fyra nivåer: största delen av motor- och snabbvägarna förvaltas av ett trafikverk (Rijkswaterstaat) som lyder under det nederländska infrastruktur- och miljöministeriet. De övriga riksvägarna och vissa motorvägar förvaltas av landskapen. Kommunerna förvaltar vägnätet på lägre nivå. Regionala vattenmyndigheter förvaltar vägar som anlagts i samband med vattenbyggande.

Järnvägsnätet ägs av ett statligt ämbetsverk (NS Railinfratrust), som svarar för planering, byggande och underhåll av nätet. Det svarar också för trafikledningen. Övervakningen av förutsättningarna för konkurrens inom järnvägstrafiken hör till konkurrens- och konsumentverkets (ACM) uppgifter och det lyder under det nederländska ekonomiministeriet.

De nederländska VTS-centralernas verksamhet har ordnats i samarbete mellan statsförvaltningen och regionala och lokala myndigheter, till exempel staden Rotterdam. De viktigaste farlederna ägs av staten och för vattentrafikledningen på dem svarar Rijkswaterstaat, som är ett statligt ämbetsverk. Mindre farleder förvaltas av olika lokala myndigheter. För regleringen och övervakningen av sjö- och vattentrafikledningen svarar det nederländska ministeriet för infrastruktur- och vattenförvaltning (Ministry of Infrastructure and Water Management) och dess olika avdelningar.

2.3 Bedömning av nuläget

Verksamhetsmodeller för trafikledningen har under årens lopp utvecklats till att fungera allt bättre såväl när det gäller den egna verksamheten som ur kundernas synvinkel. Då verksamheten utvecklats har man satsat på operativt myndighetssamarbete bland annat vid skötseln av olycksituationer och inom störningsinformationen.

Trafikledningen och myndigheterna har samarbetat under många år och samarbetet fungerar bra. Samarbete finns bland annat inom områdena för trafiksäkerhetsarbetet, det operativa samarbetet, beredskapen, säkerheten och sjöräddningen. Samarbetet utförs nationellt, regionalt och för att nå mål på både lång och kort sikt i flera olika samarbetsgrupper. Tack vare välkoordinerat, systematiskt samarbete och riktade resurser uppnås fördelar. Det viktigaste målet är att garantera säkerheten och att tillsammans främja åtgärder som förbättrar säkerheten.

De nuvarande verksamhetsmodellerna och tekniska lösningarna stöder inte digitaliseringens utveckling tillräckligt och inte heller en utvidgad användning av informationen i samhället. På grund av detta behöver förutsättningarna för en bredare och effektivare användning av information förbättras. Samtidigt utvecklas lösningar för datalagren systematiskt och processerna för informationstjänsten effektiviseras för att sänka tröskeln för nya företag att ta sig in i branschen. Målet är att på ett effektivare sätt dra nytta av trafikledningens informationskapital och att snabbare utveckla trafikledningsverksamheten i riktning mot de möjligheter som automatiseringen och digitaliseringen för med sig.

Trafikledning av hög kvalitet kräver att helheten fungerar väl och att målsättningarna och aktörernas roller är tydliga. Genom bättre samordning av de nuvarande trafikledningsfunktionerna och en ny verksamhetsmodell kan man skapa synergieffekter, förbättra kundorienteringen och uppnå besparingar. I stället för att fokusera på de enskilda trafikformerna fokuserar man på de kundorienterade tjänsterna och hur man kan utveckla och effektivisera trafiksystemet i sin helhet.

Den nuvarande trafikledningen förändras i och med automatiseringen och digitaliseringen i allt större utsträckning till hantering av trafiklogistik. Automatiserade bilar blir vanligare i vägtrafiken och fjärrstyrning blir också en tjänst inom sjötrafikledningen. Tågtrafiken automatiseras så att trafikledningen kan tilldela bankapacitet automatiskt via datasystemen utan manuellt arbete. Arbetsfältet förändras för lokförare, lotsar och sjökaptener. Traditionell 'traffic management' integreras med 'fleet management'. Det uppstår en ny form av tjänster som på marknaden också kan produceras av andra än trafikledningscentralerna. Redan nu talas det om Traffic Management as a Service (TMaaS). I framtiden kan man förbättra förvaltningsområdets förmåga

att svara på förändringar i kundbehoven och i omvärlden. Målet är att genom samarbete skapa nya förutsättningar och innovativa lösningar för att utveckla trafiksystemet och få trafikmarknaden att växa. Metoderna för detta kan till exempel utgöras av bolagets öppna utvecklingsportfölj, innovativa anskaffningar och nära samarbete för att utveckla trafikens ekosystem. Dessutom kan man ytterligare förbättra produktiviteten och verkningfullheten i förvaltningen genom en mångsidigare och effektivare användning av trafikledningens resurser.

Inom vägtrafiken finns det i nuläget inga liknande bestämmelser om styrnings- och ledningstjänsterna som det finns för de andra trafikformerna. Det är motiverat att utfärda sådana bestämmelser, eftersom situationen i framtiden också kommer att kräva styrnings- och ledningstjänster för vägtrafikens del i och med trafikens övergång till automatiserad trafik och fordon som i fortsättningen står i förbindelse med varandra och med den intelligenta kommunikations- och trafikinfrastrukturen.

Datalagren

För trafikledningens operativa verksamhet samlar man in och förvaltar omfattande datalager. Trafikledningens informationskapital består av datalager där informationen som hanteras i första hand betjänar trafikledningen. Information produceras och kompletteras också i samarbete med andra myndigheter. Nu finns dock ett behov att göra trafikledningens datalager kända och tillgängliga i en allt större omfattning, till exempel för företag, forskare, media och konsumenter. Leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster kommer att bli betydande informationsmässiga knutpunkter för trafikinfrastrukturen. Leverantörerna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna behöver ofrånkomligt mycket information både av offentliga och av samhällsliga aktörer, eftersom det till deras uppgift hör att trygga trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. På motsvarande sätt behöver man försäkra sig om att informationen på ett effektivt sätt blir tillgänglig också för andra aktörer, dock med beaktande av den höga nivån på datasekretessen och skyddet av sekretessbelagda uppgifter.

Leverantörerna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna ska vara aktörer i form av företag och det är också de här tjänsterna som bygger upp marknaden. Utnyttjandet av data ska vara den centrala drivkraften för de tjänster som tillhandahålls. Genom informationsreglering måste det gå att försäkra sig om att det är möjligt för företagen inom branschen att utveckla sina tjänster under rättvisa konkurrensvillkor samtidigt som också de övriga aktörerna i trafiksystemet garanteras rättvisa verksamhetsförutsättningar.

Det viktigaste är att säkerställa att den information som uppstår i trafikledningsverksamheten i framtiden kan delas tekniskt med hjälp av moderna och kostnadseffektiva lösningar. Detta kräver investeringar och upprätthållande av teknisk specialkompetens. Målet med att utveckla datalagren ska vara att bredda utnyttjandet av informationen och att skapa nya digitala tjänster och marknader för tjänster. I framtiden kommer i bästa fall nya, moderna tjänster där informationen kan laddas upp och andra gränssnittslösningar att användas. För att påskynda utvecklingen bör informationen vara gratis. På detta sätt stärks även utvecklingen av en innovations- och serviceplattform inom trafiktjänsterna (MaaS).

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Trafikledning innebär att man drar nytta av information för att kunna garantera trygg och säker mobilitet och därmed är den en väsentlig del av den intelligenta trafiken och informationsområdet. En effektiv trafikledning är av central samhälls- och betydelse för att trygga människornas mobilitet och de transporter som näringslivet behöver fungerar smidigt och säkert och för att trygga trafiken i undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. En säker och smidig trafik är av stor nationalekonomisk betydelse.

Regeringen har förbundit sig att utveckla det finländska trafiksystemet för att det bättre än tidigare ska betjäna medborgarnas och näringslivets behov på ett sätt som producerar ett ökande mervärde och nytta för hela samhället. Samtidigt vill man utveckla trafiksystemet i en riktning som skapar förutsättningar för att dra nytta av de möjligheter som digitaliseringen, den intelligenta automatiseringen av trafiken och tjänstefieringen medför. I Finland finns det stark kompetens och goda förutsättningar för att utveckla och exportera den affärsverksamhet som uppstår kring de digitala trafiktjänsterna och informationsbehandlingen.

Inom projektet ska den trafikledningsverksamhet för sjö-, väg- och järnvägstrafiken för vilken Trafikverket ansvarar samt den planerings-, stöd- och upphandlingsverksamhet som hör nära samman med den samt informationssystemen och informationsinfrastrukturen bolagiseras till ett statligt aktiebolag. Syftet är att skapa en enhetlig ägar- och förvaltningsmodell för trafikstyrningen och trafikledningen. Det nya, helt statsägda specialuppgiftsbolag som ska bildas ska tillhandahålla tjänster för trafikstyrning och trafikledning som är nödvändiga med tanke på samhället och näringslivets verksamhet samt säkerheten och smidigheten för transporter i enlighet med sin specialuppgift. Detta ska det göra på samma sätt som Trafikverket gör för närvarande, direkt eller indirekt till andra företag, såsom rederier, järnvägsoperatörer, underhålls- och reparationsföretag inom vägtrafiken, transportföretag och kollektivtrafikföretag, företag som sköter reparationer och uppbyggnaden av trafikinätet samt offentliga aktörer och behöriga myndigheter, som ämbetsverken inom trafikförvaltningen, försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, räddningsmyndigheterna och polisen. Syftet är att bilda ett av staten helägt, starkt specialuppgiftsbolag som har investeringsförmåga, fungerar kostnadseffektivt och ger måttlig vinst. Bolaget ska när det utvecklar tjänster samarbeta intensivt med trafikens ekosystem för att på detta sätt försöka bidra till hela trafiksystemets utveckling samt öka trafikmarknaden i sin helhet. Målet är inte att konkurrera med privata aktörer, utan att öka tillväxten på trafikmarknaden som helhet. På detta sätt kan man främja de privata aktörernas möjligheter att utöka sin affärsverksamhet i hemlandet och utomlands. Detta lyckas till exempel genom att öppna upp informationen och utöver detta även bolagets utvecklingsportfölj samt genom innovativa anskaffningar som möjliggör nya produkter och referenser om dem.

Det digitala genombrottet i trafiken

Digitaliseringen, automatiseringen samt utnyttjandet av information och artificiell intelligens revolutionerar på många sätt människors och varors mobilitet. En ökning av den intelligenta automatiseringen av trafiken ger betydande möjligheter att göra såväl människors som varors rörelser smidigare och effektivare samt att förbättra trafiksäkerheten. I den moderna trafikpolitiken ändras trafiken till en övergripande service där fokus ligger på att användarorienterade resor och transporter fungerar. Trafikinфраstrukturen och trafiktjänsterna måste klara av att rea-

gera snabbt och effektivt på förändringar i näringslivets och människornas behov. I detta sammanhang framhävs förståelse av kundbehoven samt lägesuppföljning i realtid och systematiska prognoser.

Den teknologiska utvecklingen är mest betydelsefull av de faktorer som revolutionerar trafiksystemet. Digitaliseringen, automatiseringen och de intelligenta tillämpningarna av robottekniken effektiviserar och ändrar trafiken och transporterna på ett sätt som vi aldrig sett tidigare. Samtidigt kompletteras den fysiska rörligheten allt mer av elektroniska tjänster som erbjuds på webben. Den explosionsartade ökningen av mängden data och dess behandlingskapacitet och öppenheten i informationen möjliggör användningen av allt intelligentare lösningar i trafiken och logistiken samt utvecklandet av nya former av tjänster och affärsmodeller. Trafiken blir allt mer informationsstyrd. Transportmedlen och passagerarna använder och producerar information i realtid till exempel om trafikläget, transportmedlens eller hållplatsernas position och sina erfarenheter av tjänsterna. I ett uppkopplat trafiksystem står transportmedlen i kontakt med varandra och också till exempel med trafikstyrningssystemen. Ett sådant interaktivt system förbättrar trafiksäkerheten, främjar mobiliteten och minskar utsläppen tack vare en optimering av trafiken.

Bolagiseringen är ett svar på det digitala genombrottet i trafiken och genom den förbättras förutsättningarna för utnyttjande av information

I en snabbt föränderlig miljö måste myndigheternas roll revideras kontinuerligt. För att den offentliga förvaltningen ska kunna leva upp till de varierande och föränderliga framtida utmaningarna måste den klara av att öka den strategiska smidigheten och uppdatera sina verksamhetsstrukturer och verksamhetsmodeller så att förutsättningarna för uppkomsten och utvecklandet av ekosystem för en digitaliserad och automatiserad trafik ska vara så bra som möjligt.

Den bolagisering av Trafikverkets trafikledningsfunktioner som ska genomföras nu är en förberedelse och ett svar på de förändringar i branschen och i omvärlden som digitaliseringen, tjänstefieringen, automatiseringen och den ökade betydelsen av information innebär. På samma gång förtydligas de myndighetsuppgifter som hänför sig till verksamheten och utnyttjandet av informationen om trafiken som stöd för arbetet med att utveckla nya digitala tjänster främjas. Genom att information kan användas i större utsträckning skapas förutsättningar för uppkomsten av ny affärsverksamhet, vilken i sin tur främjar tillväxt och välfärd i hela samhället. Genom bolagiseringen skapas också förutsättningar för förbättrad kundorientering inom den operativa trafikledningens tjänster.

En del av trafikledningsfunktionerna sköts redan nu som företagsverksamhet, men vid Trafikverket finns fortfarande omfattande uppgifter som hör till trafikledningsverksamheten. En verksamhetsmodell som är baserad på företagsekonomi erbjuder bättre förutsättningar för att utveckla trafikstyrningssystemen och för att rikta investeringarna effektivare än den nuvarande modellen. Samtidigt är det möjligt att slopa delvis överlappande, trafikformsspecifika funktioner som hör samman med den operativa trafikledningen.

Genom den nya, företagsekonomiska verksamhetsmodellen för Trafikverkets trafikledningsfunktioner och de informationssystem och den informationsinfrastruktur som hör nära samman med dem effektiviserar trafikledningen på trafiksystemnivå, trafikstyrnings- och trafikledningsverksamheten samordnas och förutsättningar för att i större utsträckning få fram synergieffekter mellan olika trafikformer skapas. Genom att centralisera och förenhetliga trafikstyrningens och trafikledningens system och funktioner går det också att förbättra trafikstyrningens och trafikledningens driftssäkerhet och riskhantering och garantera en effektiv informationssäkerhet av

hög kvalitet samt att öka förutsättningarna för att utveckla trafiksäkerheten då digitaliseringen och automatiseringen av trafiken framskrider.

Den evolution som det digitala genombrottet i trafiken ger upphov till kommer att leda till en situation där man övergår från de nuvarande verksamhetsmodellerna i trafiken som varit inriktade på trafiklederna till en ekosystemmodell som omfattar hela trafiksystemet. I en ekosystemmodell för trafiken samarbetar aktörerna i trafiken på trafiksystemnivå över gränserna för olika trafikformer genom att dra nytta av förmågorna och resurserna i det gemensamma värdenätverket för att öka produkternas eller tjänsternas kundvärde och utveckla nya innovationer.

Teknologiska forskningscentralen (VTT) har i sin utredning om framtidens krav på affärsverksamhet, ”Ekosystemit ja verkostojen parviäly”, konstaterat att de tänkesätt, metoder och verktyg för ledarskap i affärsverksamhet som utvecklats under den industriella tidsperioden är verkningslösa i en framtida affärsmiljö som är baserad på information. När affärsverksamheten dynamiskt bildar nätverk är problemet inte längre hur verksamheten ska bli så effektiv som möjligt, utan det uppstår ett problem med hierarkiska och bestående företagsstrukturer och detta är något som man måste finna nya lösningar på.

Till grund för ekosystemtänkandet ligger en utvecklingstrend där företagen inte längre representerar endast en bransch och den kompetens som behövs i produkternas och tjänsternas tillverkningskedjor har skingrats allt mer eller till och med splittrats. Framtidens ekosystembaserade affärsverksamhet skiljer sig från de nuvarande affärsnätverken uttryckligen med avseende på att verksamheten övergått till system. Nyckeln till den är att förstå de beroendeförhållanden och den växelverkan som uppstår i samarbetet mellan de olika aktörerna. I framtidens affärsnätverk är samutvecklandet av nuvarande och nya produkter och tjänster organiserat på ett dynamiskt sätt i nätverk utifrån kundbehoven på flera nivåer och i många olika former. Aktörerna skapar värdenätverk som bygger på ömsesidiga samarbetsförhållanden och växelverkan, förenar kärnfunktioner och kompetens och de producerar värde för slutkunderna. I de här värdenätverken framhävs målorienterad verksamhet, mångsidig växelverkan samt behovet av effektivare kontroll över verksamheten. För att ekosystemen ska kunna byggas upp och nya marknader uppstå krävs således framför allt att man förstår den nya värdebildningens karaktär. Det traditionella leverans- och värdekedjetänkandet ersätts med systemtänkande.

Det traditionella, företagsorienterade begreppet affärsnätverk har betonat effektiv arbetsfördelning mellan aktörerna och detta har också varit grunden för de trafikledsinriktade verksamhetsmodeller som använts i trafikbranschen. I affärsverksamhet som bygger på ekosystem är utgångspunkten däremot behovet av samarbete. I ekosystemet blir det möjligt att dra nytta av och utveckla nya tjänster och nya tekniker som hör samman med hanteringen och behandlingen av information genom innovativa lösningar som tagits fram gemensamt inom plattformsekonomin. Ett exempel är blockkedjeteknologi som utnyttjas allmänt vid ordnandet av tjänster, hanteringen och förvaringen av information och inom informationssäkerheten. I trafiken är tillämpningsområdena bland annat logistik och olika mobilitetstjänster. Blockkedjeteknologin används i decentraliserade informationsnät och med hjälp av den bevaras informationens konfidentialitet, integritet och transparens intakt utan centraliserade styrsystem. Blockkedjeapplikationerna bygger på befintliga digitala data och på informations- och kommunikationsinfrastruktur, vilket sänker kostnaderna för utprovning och möjliggör en snabb uppkomst av nya användningssätt.

Den här utvecklingstrenden hör också nära samman med digitala plattformar och plattformsekonomi som ses som betydelsefulla under den pågående genombrottsperioden. I en utredning i statsrådets publikationsserie för utrednings- och forskningsverksamheten 19/2016, ”Onko Suomi jäämässä alustatalouden junasta”, konstateras att det allmännas främsta uppgift är att främja

uppkomsten av digitala plattformar och att röja undan hinder för dem genom att aktivt delta i utvecklandet av plattformar och öppna upp data för dem. Avsikten är att ge företag möjligheten att utifrån digitala plattformar skapa ny, databaserad serviceaffärsverksamhet. Tyngdpunkten i affärsverksamheten ska flyttas till tryggande av en positiv kundupplevelse när företagen i realtid får åtkomst till användningen av sina produkter och tjänster i kundens omgivning.

Plattformarna skapar potential för en ny form av värdeskapande som dock realiseras först med hjälp av nya tjänster. Det behövs tjänster som kopplar samman, analyserar och tolkar den information som flödar genom plattformarna. Det mest kritiska när det gäller produktionen av nya former av tjänster är hur den nya teknologin utnyttjas för att tillgodose människornas och företagens behov. Affärsverksamheten i plattformsekonomin bygger på ett rent kundorienterat och mer systeminriktat värdeskapande än tidigare, det vill säga på en verksamhetsmodell som bygger på ekosystemtänkande i stället för det traditionella värdekedjetänkandet. Om detta lyckas kan plattformarna leda till att helt nya marknader uppstår och på detta sätt får de betydande ekonomiska och samhällliga konsekvenser. Statsrådet har bedömt att serviceplattformar och digitala ekosystem av tjänster är viktiga konkurrensfaktorer för Finland och att utvecklandet av dem ska stödas med hjälp av aktiva åtgärder.

Finland har varit en föregångare när det gäller att utveckla och tillämpa digitala mobiltjänster. Statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet bedömer att den roll som innovatör som landet haft under de senaste tio åren har gått förlorad. Nya informationsstyrda affärsmodeller har ändrat konkurrensförhållandena permanent och vi har inte klarat av att förnya vårt sätt att tänka, verksamhetens strukturer och våra handlingssätt tillräckligt snabbt. Informationsledning har blivit en central konkurrensfaktor med hjälp av vilken man skapar nytt värde för kunden och som suddar ut de traditionella branschgränserna, inklusive de traditionella gränserna för trafikens trafikledningsinriktade och trafikformsspecifika verksamhetsmodeller. Digitala ekosystem av tjänster och plattformar kan bli en central konkurrensfaktor för Finland på den globala marknaden. I Finland råder ingen brist på kompetens och teknologi. En viktig utmaning i den nuvarande situationen är att utveckla förmågan att tillämpa ny teknologi, bryta traditionella verksamhetsstrukturer och konsekvent leda genombrottet mot en ny värld. Det behövs mod att genomföra de nödvändiga lösningarna så att Finland kan hinna i kapp det försprång som andra fått i utvecklingen och återta sin plats bland föregångarna.

Förslaget att bilda ett statligt specialuppgiftsbolag med ansvar för trafikledningen stöder utvecklingen av de ekosystem som uppstår i och med den digitala trafiken, då bolaget tillhandahåller information som uppstår inom verksamheten och som ska användas i trafikledningen på ett omfattande sätt till aktörerna inom trafiken samt förädlar information som också andra tjänsteproducenter kan dra nytta av för att främja digital affärsverksamhet. Avsikten är att bolaget ska bli en stark samarbetspartner för företagen inom trafikbranschen och genom de långsiktiga samarbetsmodeller och målsättningar som bildas mellan dem blir det möjligt att stärka utvecklandet av internationellt konkurrenskraftiga, företagsstyrda affärs ekosystem i Finland som siktar på internationell tillväxt. Genom ett nära och starkt interaktivt samarbete kan trafikmarknaden i sin helhet fås att växa på ett sätt som gynnar hela branschen. Målet är att få till stånd en stark, positiv utvecklingstrend som ytterligare stärker tillväxten för den digitala och automatiserade trafikens finländska ekosystem samt verksamhetsförutsättningarna för företagen i trafikbranschen.

Man vill skapa en stark tjänsteproducent av det bolag som ska bildas och den ska ha förmågan att investera och utveckla sin egen verksamhet. Genom sin egen verksamhet ska den skapa nya förutsättningar för aktörerna i värdenätverket för trafikens ekosystem till att bygga upp ett modernt finländskt trafiksystem baserat på digitaliseringen och automatiseringen i nära samarbete

med olika aktörer Det är dock viktigt att beakta att bildandet av trafikledningsbolaget inte är en direktlösning på hur tillväxtmiljön ska byggas upp, utan i fokus står fortsättningsvis ett fungerande samarbete mellan olika aktörer. För att utvecklas behöver informationssamhället nya handlingsmodeller och med tanke på bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsfunktioner är en indikator för hur detta kommer att lyckas ur informationssynvinkel hur väl den nya modellen stöder användningen av informationen för näringslivets behov och främjar utvecklandet av den digitala tillväxtmiljön.

Information är den kritiska produktionsfaktorn för ekosystemet och en nyckel till framgång i framtiden. Information uppstår kontinuerligt i vårt samhälle och i en allt snabbare takt. Information i sig själv ger inte upphov till någon explosionsartad ökning av näringslivets tillväxt, utan den måste ges betydelse och göras tillgänglig för dem som behöver den i rätt form och vid rätt tidpunkt. För detta behövs såväl en verksamhetsmiljö som gör det möjligt som teknologiska modeller för genomförandet.

Med hjälp av informationen skapas ny affärsverksamhet och nya trafik tjänster blir möjliga. I framtiden är det informationen, tillgången till informationen och möjligheterna att i stor utsträckning dra nytta av informationen som bestämmer hur väl hela trafiksystemet fungerar. Den viktigaste uppgiften i ekosystemet är att lösa principerna för hur informationen ska samlas in, hanteras, delas, kommersialiseras och användas. En miljö som digitaliseras ger upphov till flera olika informationsekosystem och plattformslösningar. Det väsentliga är att informationen i ekosystemen fungerar tillsammans och är tillgänglig för olika aktörer. Den offentliga sektorns roll är i synnerhet att möjliggöra tillväxtmiljön och att öppna upp de viktigaste offentliga datalagren. Genom att bilda det statliga trafikledningsbolaget försöker man uttryckligen främja den här utvecklingen. I fråga om öppna data är Finland redan internationellt sett framstegsvänligt och detta är också möjligt i fråga om utvecklandet av tjänster – genom fungerande samarbete.

Genom bolagiseringen eftersträvas ny tillväxt på trafikmarknaden. En företagsekonomisk verksamhetsmodell för trafikledningsfunktionerna erbjuder ett betydligt smidigare sätt att, både administrativt och ekonomiskt, få till stånd tillväxt på marknaden än en verksamhetsmodell baserad på ämbetsverk. Särskilda utmaningar för en verksamhetsmodell som är baserad på ämbetsverk är bland annat de begränsningar för användningen av de ekonomiska resurserna och den långsiktiga planeringen som budgetlagstiftningen ställer. När omvärlden förändras snabbt krävs en smidig reaktionsförmåga för att verksamheten ska kunna utvecklas och nya innovationer och tjänster uppstå, vilket en företagsekonomisk verksamhetsmodell klarar på ett mer ändamålsenligt sätt.

Det är också lättare för ett bolag att skapa nya samarbetspartnerskap med företagen inom trafikbranschen och på så sätt bilda långsiktiga samarbetsmodeller genom vilka det är möjligt att stärka utvecklandet av internationellt konkurrenskraftiga affärsekosystem i Finland. Genom ett nära och starkt interaktivt samarbete kan marknaden i sin helhet fås att växa och i och med denna tillväxt blir det mer att dela på för alla. För ett förvaltningsverk är sådan verksamhet i praktiken nästan omöjlig. Bolagiseringen är starkt kopplad till det tillväxtprogram för transportsektorn 2018–2022 som arbets- och näringsministeriet, kommunikationsministeriet och andra aktörer inleder tillsammans och förslaget att bilda ett helt statsägt specialuppgiftsbolag med ansvar för trafikledningen stöder målen i tillväxtprogrammet fullständigt. Inom ramen för tillväxtprogrammet försöker man bland alla olika parter stärka den offentliga sektorns roll som möjliggörare när det gäller att främja företagets tillväxt och bygga upp förtroende. Avsikten är att det statliga specialuppgiftsbolag med ansvar för trafikledningen som föreslås bildas ska för-

binda sig till målen och åtgärderna i tillväxtprogrammet genom att aktivt söka sådana partnerskap genom vilka det är möjligt att sätta fart på utvecklandet av produkter och tjänster på marknadsvillkor.

Hörnstenen i verksamheten utgörs av effektivt, sektorsövergripande myndighetssamarbete nu och i framtiden

Ett centralt mål med projektet är att trygga det sektorsövergripande samarbetet i trafikledningsverksamheten, såsom samarbetet mellan aktörerna till havs (METO), aktörerna i vägtrafiken (TiTo) och sjöräddningsmyndigheterna, att funktionerna kan fortsätta störningsfritt oberoende av bolagiseringen och att trygga förutsättningarna för utvecklandet av samarbetet och effektiviseringen av verksamheten också i framtiden.

Genom samarbete kring den tekniska övervakningen och kommunikationssystemen inom sjötrafiken har man lyckats nå betydande kostnadsbesparingar för alla aktörer som deltagit i samarbetet. Samanskaffningar som delvis gjorts i fråga om sjöbevaknings-, sjöräddnings- och trafikledningssystemen samt i fråga om deras sensorer har lett till besparingar. Det är meningen att denna utveckling ska fortsätta också i framtiden.

I METO-samarbetet deltar försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket. I TiTo-samarbetet deltar Trafikverket, Polisstyrelsen, inrikesministeriets räddningsavdelning, Nödcentralverket, Trafiksäkerhetsverket, Meteorologiska institutet och Kommunikationsverket. Efter bolagiseringen avses alla nuvarande myndigheter fortsätta med METO- och TiTo-samarbetet och aktiebolaget som ska bildas deltar i detta i rollen som tjänsteproducent på det sätt som myndigheterna bestämmer.

Propositionen har som mål att myndigheternas kostnader för trafiklednings- och informationstjänsterna och kostnaderna för METO-samarbetet inte ska stiga som en följd av bolagiseringen. Med tanke på övervakningen av havsområdena är effekterna av att producera och dela information för upprättandet av en marin lägesbild särskilt viktiga. Målet är att den nuvarande verksamheten, inklusive tjänsterna som ska produceras, servicenivåerna och informationen, fortsätter på samma sätt som tidigare också efter bolagiseringen. Det är meningen att Trafikverket i fortsättningen, då det beställer trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, till bolaget ska betala kostnaderna för den tjänsteproduktion som andra myndigheter behöver och som Trafikverket redan nu bekostar. Bolaget kommer inte att separat fakturera andra myndigheter för sådana tjänster eller sådant informationsutbyte som motsvarar den nuvarande nivån.

Fartygstrafikservice (VTS-service) är för närvarande gratis för statsfartyg. Statsfartygen är inte skyldiga att delta i VTS-servicen, men i METO-samarbetet har man kommit överens om gemensamma förfaringssätt vid rapporteringen och i deltagandet i VTS-servicen för hanteringen av den marina lägesbilden. Samma situation avses gälla också i fortsättningen.

De egentliga kostnaderna uppkommer då informationen samlas ihop, hanteras och delas ut samt då investeringar i de förbättringar som hör ihop med detta ska finansieras. För att hantera kostnaderna föreslås det att det ska upprättas avtal om samarbete som är baserade på tjänsteproducentens skyldighet att producera och tillhandahålla information för myndigheterna och rätt att få information av myndigheterna.

I lagen om transportservice (320/2017) ska det föreskrivas om bolagets rätt att få sekretessbelagd information av en myndighet och att använda den i sina system. Då bolaget hanterar sek-

retessbelagda uppgifter från en myndighet får den myndighet som lämnar ut informationen enligt säkerhetsutredningslagen (726/2014) kräva en säkerhetsutredning av företag och en säkerhetsutredning av person i fråga om de personer som kommer att hantera de sekretessbelagda uppgifterna. Myndigheten kan också ställa andra särskilda administrativa, tekniska, strukturella eller funktionella krav på bolaget då det hanterar sekretessbelagd information från myndigheten.

För alla färdmedel ska även i fortsättningen de nuvarande principerna följas för fördelningen av kostnaderna för förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Specialuppgiftsbolaget svarar själv för de kostnader som de lagstadgade beredskapsuppgifter som det ålagts medför samt kostnaderna för förberedelserna inför säkerhetsutredningen för företag. Myndigheterna ska i enlighet med den nuvarande modellen svara för kostnaderna för de särskilda åtgärder som måste vidtas utöver den här lagstadgade förberedelsen.

I det övriga samarbetet mellan myndigheterna och trafikledningsbolaget iaktas de befintliga principerna för samarbete och kostnadsfördelning. Det nuvarande välfungerande myndighets-samarbetet ska också i framtiden fortsätta som samarbete mellan myndigheter. I samarbetet mellan myndigheterna ska bolaget ha rollen som tjänsteleverantör. Detta gäller bland annat TiTo-samarbetet, sjöräddningssamarbetet, myndighetssamarbetet i järnvägstrafiken och annat etablerat myndighetssamarbete. Även samarbetet med hamnarna fortsätter och avtalen ska uppdateras under 2018. Genom TiTo-samarbetet försöker man för kunderna och dem som använder vägarna och gatorna trygga en helhetsservice inom trafikstyrningen och trafikledningen som är lik den nuvarande servicen. På samma sätt försäkras man sig genom detta samarbete om att den information som finns och samlas in även i fortsättningen är tillgänglig och användbar för hela resekedjan.

En kontinuerlig utveckling av helheterna inom trafikmiljön och olika myndigheters verksamhet är ett viktigt delområde vid förbättrandet av trafiksäkerheten, förebyggandet av olyckor och förbättrandet av trafikens smidighet. Även i det fortsatta arbetet med att utveckla säkerheten och smidigheten i trafiken bör man på ett tillräckligt sätt försäkra sig om att iakttagelser från dem som arbetar med detta beaktas i utvecklandet av trafikmiljön och verksamheten.

Lösningar som förbättrar säkerheten och smidigheten i trafiken medför i regel kostnader. Det bör dock beaktas att trafikolyckor medför betydande kostnader för samhället och i ett vidare perspektiv kan säkerhetsåtgärder därför ses som förnuftiga investeringar.

I fråga om kostnaderna är utgångspunkten för reformen att myndigheternas kostnader för den nuvarande verksamheten inte får öka som en följd av bolagiseringen. Detta är en bra utgångspunkt, även om myndigheternas behov kan ändras i framtiden. I synnerhet när det gäller delad användning av informationen har rikliga möjligheter identifierats. Således är det viktigt att i den framtida verksamheten beakta att olika myndigheters kostnader behöver bedömas vid beredningen av investeringsbeslut som gäller trafikmiljön, så att de lösningsmodeller som väljs är förnuftiga i sin helhet och kan genomföras med så låga totala kostnader som möjligt. Detta har varit den nuvarande handlingsmodellen i TiTo-samarbetet.

Alternativ

Vid beredningen av utvecklandet av Trafikverkets nuvarande trafikstyrnings- och trafikledningsuppgifter granskades tre olika alternativ.

Alternativ 1: Funktionerna fortsätter att utvecklas under nuvarande ämbetsverksform.

Alternativ 2: Trafikledningens operativa jourarbete bolagiseras till en köptjänst enligt beställarutförar-modellen, men anläggningstillgångarna för trafikstyrningen och trafikledningen och utvecklandet av verksamheten kvarstår som verkets uppgift, den nuvarande så kallade Finrail-modellen.

Alternativ 3: Hela den verksamhetshelhet som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster bildar, inklusive anläggningstillgångarna, bolagiseras till ett helt statsägt specialuppgiftsbolag. Mellan verket och det statliga specialuppgiftsbolaget finns ett tjänsteupphandlingsavtal som grundar sig på strategiskt partnerskap.

Genom bolagisering av trafikledningsfunktionerna eftersträvas ett utvecklat trafiksystem, som skapar bättre förutsättningar för utnyttjande av de möjligheter som digitaliseringen, den intelligenta automatiseringen av trafiken och tjänstefieringen medför. Reformen är ett sätt att förbereda sig på de förändringar i branschen och i omvärlden som den ökade betydelsen av information för med sig.

Genom bolagisering av uppgiftshelheterna inom Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster eftersträvas en smidigare reglering inom trafikbranschen, förtydligade myndighetsuppgifter, effektiviserat utnyttjande i samhället av den information som samlas in genom trafikledningen samt främjande av ny affärsverksamhet. I en snabbt föränderlig miljö måste myndigheternas roll revideras kontinuerligt. Den offentliga förvaltningen måste kunna öka den strategiska smidigheten och alljämt minska splittringen och sektoriseringen. I fortsättningen är ett fungerande samarbete mellan olika aktörer också mycket viktigt. Ett centralt mål med projektet är att trygga det samarbete mellan myndigheter som trafikledningsverksamheten förutsätter.

Målet är att förbättra den ekonomiska effektiviteten och verkkningsfullheten i trafikstyrnings- och trafikledningsverksamheten. I fråga om ledningen av trafikledningscentralerna och projekthanteringen eftersträvas tydliga kostnadssynergier genom såväl verksamheten som riktade systeminvesteringar och utnyttjandet av teknologi. Ett av de enskilda målen med förslaget är att myndigheternas kostnader för trafiklednings- och informationstjänsterna och kostnaderna för METO-samarbetet inte ska stiga som en följd av bolagiseringen.

Hur målen uppfylls har bedömts också med avseende på de andra alternativen.

Det första alternativet innebär att trafikstyrnings- och trafikledningsfunktionerna i sin nuvarande form förläggs till Trafikverket. Styrkan i detta alternativ är att helheten i stor utsträckning bevaras i dagens fungerande form, varför det i praktiken inte finns något övergångsskede. Svagheten ligger i att det inte finns något naturligt incitament för en effektiv produktion eller kundorientering för tjänster som produceras som tjänsteuppdrag. Ämbetsverkens möjlighet att reagera på externa förändringar är också sämre och ny teknologi tas vanligtvis i bruk långsammare än i företag. För närvarande har konkurrensutsättningen av järnvägstrafikstyrningen inte fungerat och att endast beställa timarbete utan något utvecklingsincitament för verksamheten är inefektivt. Dessutom är de funktioner som hör till trafikstyrningen och trafikledningen redan nu utspridda på flera olika enheter inom verket, vilket innebär att helhetskompetensen försämras. Ett hot utgörs också av att minskande personalresurser och en snabbt föränderlig miljö leder till att kompetensen inom trafikstyrningen och trafikledningen försämras. Då finns nödvändigtvis inte den smidighet eller det incitament som behövs för att utveckla verksamheten och informationsmaterialet används inte fullt ut för kundernas och samhällets olika behov. I detta fall är ett hot att nya informationstjänster och tillämpningsprogram inte skapas.

Som **det andra alternativet** kan man granska en situation där trafikledningens operativa jourarbete bolagiseras till en köptjänst enligt beställar-utförar-modellen, men de anläggningstillgångar som hör till trafikstyrningen och trafikledningen och utvecklandet av verksamheten kvarstår som ämbetsverkets uppgift. Den här modellen motsvarar den nuvarande järnvägstrafikstyrningstjänsten som innebär att Trafikverket beställer endast den operativa järnvägstrafikledningen av Finrail Oy. Enligt det här alternativet beställer Trafikverket för trafikledningsfunktionerna det operativa trafikcentralsarbetet av det trafikledningsbolag som ska bildas. Trafikverket ansvarar för de anläggningstillgångar som hör till funktionerna och det ansvarar också som köptjänst för merparten av utvecklandet och produktionen av trafikstyrningstjänsterna och trafikledningstjänsterna. Styrkan i den här modellen är att ordnandet av den nuvarande myndighetsverksamhet som hör till trafikledningen också i fortsättningen finns naturligt vid myndigheten. Myndigheten har också kvar kontrollen över investeringarna och de kan då planeras som en del av anslagen för trafiklederna. Genom detta alternativ tryggas också att tjänsteproduktionen fortsätter på samma sätt som i nuläget. En svaghet med den här modellen är att den operativa kompetensen inom trafikledningen helt avskiljs från förvaltningen av tjänsterna och systemen inom trafikledningen och det utvecklingsarbete som hör samman med denna. På så sätt blir dagens fungerande helheter allt sämre då det dagliga arbetet, utvecklandet av verksamheten och reaktionerna på förändringarna i omvärlden splittras i flera mindre delar. Verksamhetens övergripande effektivitet blir lidande i högre grad än jämfört med det första alternativet. Ett hot utgörs också av om en del av trafikledningens nuvarande personal inte vill flytta över till bolaget, vilket kan innebära brist på kompetent personal eftersom gruppen som har specialkompetens är liten. Dessutom behöver bolaget inte nödvändigtvis ha lika stor möjlighet att få åtkomst till det behövda informationsmaterialet som myndigheterna. Det nuvarande myndighetssamarbetet blir mer komplicerat eller till och med delvis överlappande mellan bolaget och myndigheterna.

Det tredje och valda alternativet innebär att hela den verksamhetshelhet som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster bildar, inklusive anläggningstillgångarna, bolagiseras. Verksamheten grundar sig på strategiskt partnerskap mellan verket och det helt statsägda specialuppgiftsbolaget. Trafikverket ingår ett tjänsteupphandlingsavtal med bolaget och skaffar trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna av bolaget som en helhetsservice på avtalad servicenivå. Investeringarna och den dagliga servicen samt utvecklandet av tjänsterna genomförs av bolaget och de ingår i helhetsservicens pris. En förutsättning för att den här modellen ska kunna genomföras är att det i lag föreskrivs om de funktioner som hör till informationsansvaret. Dessutom kräver ordnandet av de nuvarande myndighetsfunktionerna att lagstiftningen uppdateras. En upphandlingsmodell som är baserad på strategiskt partnerskap kan också innebära utmaningar. Användningen av informationen för andra ändamål kan bli sämre om inte bolaget erbjuder detta öppet. Ett hot utgörs också av att en del av trafikledningens nuvarande personal inte vill flytta över till bolaget, vilket kan innebära brist på kompetent personal eftersom gruppen som har specialkompetens är liten. Dessutom behöver bolaget inte nödvändigtvis ha lika stor möjlighet att få åtkomst till det behövda informationsmaterialet som myndigheterna, om det inte finns stöd för detta i lagstiftningen.

Styrkan med det här alternativet är att verksamheten koncentreras, vilket gör det möjligt att upprätthålla och förädla kompetensen i verksamheten. Alternativet sänker också de administrativa kostnaderna för myndigheten och företagen. Den rekryteringspraxis som finns i företagsvärlden gör det möjligt att på ett flexibelt sätt utnyttja personalresurserna. Dessutom är utvecklandet av verksamheten och nya investeringar möjliga med hjälp av eget kapital och då verksamheten i sin helhet överläts. Hanteringen av omfattande informationsmaterial gör det möjligt att effektivt använda informationen för nya former av behov och produkter. Det är möjligt att utvidga innehållet i trafikledningsprojekten med ny information om det finns ett identifierat

behov av informationen. Vid produktionen av informationen kan nya metoder tas i bruk. Hanteringen av livscykeln mellan systemen och infrastrukturen förbättras och det är möjligt att snabbare få uppmätta och förädlade data tillgängliga för de andra aktörerna.

Vid bedömningen valdes det tredje alternativet på grund av dess styrkor och möjligheter. Hoten och utmaningarna med alternativet kan övervinnas genom uppdaterad lagstiftning, tillräcklig planering och riskhanteringsarbete.

3.2 De viktigaste förslagen

Genom denna lag bolagiseras från och med den 1 januari 2019 trafikstyrnings- och trafikledningsuppgifterna inom sjö-, järnvägs- och vägtrafiken som sköts av Trafikverket och andra funktioner som hör nära samman med dem till ett självständigt specialuppgiftsbolag som helt ägs av staten.

Bolagets verksamhetsområde föreslås omfatta tjänster för ledning av sjö-, järnvägs- och vägtrafiken och tjänster för trafikledning som hör samman med dem samt insamling, hantering och utnyttjande av information som hör till verksamheten. Bolagets primära uppgift ska vara att trygga smidigheten och säkerheten i trafiken i sjötrafiken, järnvägstrafiken och vägtrafiken. Detta sker genom tillhandahållandet av tjänster för trafikledning. Bolagets specialuppgift ska vara att svara för tillhandahållandet av fartygstrafikservicen, järnvägstrafikstyrningstjänsterna och vägtrafikstyrningstjänsterna till säkerhetsmyndigheterna i den omfattning som det är motiverat för skötseln av deras lagstadgade tjänsteuppdrag. Till bolagets uppgifter ska också höra att samla in och öppna upp information, skapa möjligheter för sådan ny affärsverksamhet på marknaden som är baserad på automatiseringen och på ett bredare utnyttjande av och informationen. Genom bolagets verksamhet försöker man bidra till arbetet med att utveckla marknaderna kring digitaliseringen och automatiseringen av trafiken på ett sätt som så övergripande som möjligt betjänar näringslivets verksamhet, transporterna och medborgarnas mobilitet i Finland.

Följande uppgifter och anläggningstillgångar inom sjötrafikledningen föreslås bli överförda från Trafikverkets organisation till specialuppgiftsbolaget: uppgifterna som hör till enheten sjötrafikledning, uppgiftshelheterna som hör till enheten utveckling av sjötrafiktjänster samt de informations- och styrningssystem för trafikledningen som hör till enheternas uppgifter och den programvara och den fysiska infrastrukturen som hör till systemen. Följande uppgifter och anläggningstillgångar inom styrningen av järnvägstrafiken avses också bli överförda från Trafikverkets organisation till bolaget: uppgifterna som hör till enheten styrning av järnvägstrafik, en del av de uppgifter för tilldelning av kapacitet som hör till enheten användning av bannätet, de uppgifter för trafikstyrning och trafikledning som hör till enheten utveckling av järnvägstrafiktjänster samt den IKT-infrastruktur som hör till enheternas uppgifter, styrnings- och informationssystemen, programvaran samt driftscentralsfunktionerna och kontrollrumsfunktionerna. Dessutom avses följande uppgifter och anläggningstillgångar inom styrningen av vägtrafiken bli överförda från Trafikverkets organisation till bolaget: uppgifterna som hör till enheten styrning av vägtrafik, de uppgifter som hör till enheten utveckling av vägtrafiktjänster, inklusive uppgiftshelheten som hör till gruppen för vägtrafikens tekniska system, samt den IKT-infrastruktur som hör till enheternas uppgifter, trafikordningarna, styrnings- och informationssystemen, programvaran samt de datakommunikationsförbindelser som ägs av Trafikverket.

Förslaget innebär att affärsverksamheten i det trafikledningsbolag som ska bildas grundar sig på strategiskt partnerskap och enligt detta på avtal med Trafikverket som svarar för trafikledningsnätet. Säkerhetsmyndigheternas kostnader för trafikledningstjänsterna ska inte öka från nuva-

rande nivå. Bolaget får i framtiden också på marknadsvillkor och utifrån kundernas behov utveckla och producera nya former av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i samarbete med andra företag och aktörer.

Kvaliteten, tillförlitligheten, säkerheten och en störningsfri kontinuitet i fråga om den operativa trafikledningsverksamheten tryggas under tiden som ändringarna genomförs och även efter detta. Den personal som den 31 december 2018 arbetar i Trafikverkets trafikledningsverksamhet som ska bolagiseras föreslås övergå till arbetsavtalsförhållande i bolagets tjänst tillsammans med sina uppgifter från och med den 1 januari 2019 på villkor för överlåtelse av rörelse. Kommunikationsministeriet ska svara för ägarstyrningen i det specialuppgiftsbolag som ska bildas.

Det nya statliga specialuppgiftsbolaget med ansvar för trafikledningsverksamheten i sjö-, järnvägs- och vägtrafiken ska direkt efter bildandet, dock senast under första hälften av 2019, tillsammans med Air Navigation Services Finland Oy och Finrail Oy bilda en ny statlig koncern med ansvar för trafikledningstjänster. Syftet är att i koncernskedet separera sjötrafikledningen och styrningen av vägtrafiken till egna bolag indelade enligt trafikform och de ska vara en del av koncernen. Staten ska äga 100 procent av koncernens moderbolag, som i sin tur ska äga 100 procent av dotterbolagen, som är indelade enligt trafikformer. Vart och ett av koncernens dotterbolag ska ansvara för den egna, trafikformsspecifika affärsverksamheten för trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Bolagens gemensamma tjänster ordnas centraliserat på koncernnivå. På grund av skillnader i trafikledningen för de olika färdmedlen ska koncernstrukturen göra det möjligt för dotterbolagen, som är indelade enligt trafikformer, att på ett effektivare sätt svara på utmaningar och förändringar i den närmaste framtiden när det gäller det egna färdmedlet.

Avtal med Trafikverket

Omsättningen i det bolag som ska bildas kommer till en början att bestå av avtalsbaserade avgifter från Trafikverket som svarar för trafikledningsnätet. Bolagets kostnader utgörs av kostnader för produktionen av tjänsterna, administrativa kostnader och finansieringskostnader. Mellan Trafikverket och bolaget uppstår ett avtalsförhållande som i första hand definierar det strategiska partnerskapet mellan de båda. Avtalsförhållandet består i ett anskaffningsavtal för anskaffning av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Syftet med avtalsförhållandet är att skapa ett verksamhets sätt med gemensamma mål där båda parter gynnas av att målen nås.

Trafikverket ska skaffa de operativa trafikledningstjänsterna och i samarbete med bolaget fastställa den målsatta nivån för de tjänster som ska produceras. Bolaget ska realisera den överenskomna servicenivån genom att investera i och utveckla trafikledningstjänsterna. Trafikledningsbolaget ska på ett kostnadseffektivt sätt producera praktiska ledningstjänster utifrån kundernas behov genom att utnyttja den egna specialkompetensen. Investeringarna inom trafikledningen har en lång livscykel och det förutspådda investeringsbehovet är stort.

I och med de trafikledningstjänster som ska produceras i enlighet med anskaffningsavtalet mellan Trafikverket och bolaget uppstår ny, användbar information. I anskaffningsavtalet fastställs målsättningarna för bolaget och bolaget ska i enlighet med dem främja att det uppkommer nya digitala tjänster och ny affärsverksamhet på marknaden. Bolaget åläggs att utveckla nya tjänster som främjar fungerande trafiksystem och trafiksäkerheten tillsammans med de andra tjänsteproducenterna. I anskaffningsavtalet mellan Trafikverket och bolaget anges principer för utvecklingspartnerskapen och tryggnad av opartiskhet. Att målen uppfylls ska säkerställas med hjälp av ekonomiska incitament samt genom att i fråga om de tjänster som ska levereras för beställaren öppna upp trafikledningsbolagets kostnadsstruktur under de första åren. Satsningarna på att inom ramen för verksamheten utveckla eventuella nya former av tjänster avses bli

inriktade i synnerhet på sådana produkter med öppet gränssnitt som tjänsteproducenter och privata utvecklare enkelt kan dra nytta av i den egna verksamheten.

Det nuvarande METO-samarbetet inom sjötrafiken, inklusive tjänsterna som ska produceras, servicenivåerna och informationen, avses fortsätta på samma sätt som tidigare efter bolagiseringen. METO-samarbetet fortsätter med samma myndigheter och bolaget deltar i samarbetet på det sätt som METO-myndigheterna bestämmer. Som beställare betalar Trafikverket kostnaderna för produktionen av fartygstrafiktjänsterna till bolaget. Bolaget kommer inte att separat fakturera andra myndigheter för sådana tjänster eller sådant informationsutbyte som motsvarar den nuvarande verksamheten.

I TiTo-samarbetet inom vägtrafiken och annat etablerat samarbete med olika myndigheter iaktas motsvarande principer som tillämpas i METO-samarbetet. Andra myndigheter som det finns ett etablerat samarbete med är de övriga försvars- och säkerhetsmyndigheterna samt de regionala polisinsrättningarna och räddningsmyndigheterna.

Styrningen av bolaget

Förslaget innebär att det bolag som bildas ska vara ett statsägt specialuppgiftsbolag och kommunikationsministeriet ska ansvara för dess ägarstyrning. Bolagets verksamhetsområde ska omfatta styrning och ledning av sjö-, järnvägs- och vägtrafiken samt insamling, hantering och utnyttjande av information i samband med det. Bolagets kärnverksamhet ska vara att tillhandahålla tjänster för trafikstyrning och trafikledning för att trygga säkerheten och smidigheten i trafiken. Bolagets specialuppgift ska vara att svara för tillhandahållandet av fartygstrafikservicen, järnvägstrafikstyrningstjänsterna och vägtrafikstyrningstjänsterna till säkerhetsmyndigheterna i den omfattning som det är motiverat för skötseln av deras lagstadgade tjänsteuppdrag. De säkerhetsmyndigheter som avses i detta fall är till exempel försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, polismyndigheterna, räddningsväsendet, Tullen och Nödcentralsverket.

Styrningen av det bolag som ska bildas grundar sig på ägarstyrningen för de statliga bolagen, sektorlagstiftningen och de föreskrifter och anvisningar som myndigheterna utfärdat i enlighet med den, samt med tanke på bolagets affärsverksamhet också på innehållet i det tjänsteavtal som ska ingås med Trafikverket. Avtalet som ska ingås med Trafikverket innefattar de trafikledningstjänster som bolaget ska tillhandahålla de olika säkerhetsmyndigheterna.

På bolaget tillämpas de författningar och anvisningar som gäller ägarstyrningen i statliga bolag. Förvaltningen av bolaget grundar sig på aktiebolagslagen (624/2006) och lagen om statens bolagsinnehav och ägarstyrning (1368/2007), i vilka det föreskrivs om förvaltningen av statliga bolag. Staten ska äga 100 procent av aktierna i bolaget. Enligt lagen om statens bolagsinnehav och ägarstyrning kan ett beslut som gäller statens bolagsinnehav och som avser innehavs- eller företagsarrangemang som leder till att staten inte längre är bolagets enda ägare, att staten avstår från sin majoritet i bolaget eller att statens andel av det röstetal som samtliga aktier medför i bolaget minskar till en tredjedel eller mindre fattas endast om riksdagen har gett sitt samtycke till detta.

De centrala målen och principerna för statens ägarpolitik anges i regeringsprogrammet för varje regeringsperiod. Utöver de författningar som nämns ovan ska statsrådets principbeslut om statens ägarpolitik iakttas i bolagets ägarstyrning och i det ges riktlinjer för ägarstyrningens principer för den dagliga verksamheten och handlingssätten. I principbeslutet om statens ägarpolitik beaktas i tillämpliga delar också god förvaltnings sed och de allmänna corporate governance-normerna. Bakom de internationella corporate governance-normerna står principerna Principle

of Corporate Governance som Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling OECD gett ut. Dessutom har OECD gett ut egna corporate governance-riktlinjer för statliga företag: Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises. Centrala verktyg för ägarstyrningen är till exempel utövande av ägarmakt vid bolagsstämman, ägarens val av styrelse, självständig bolagsanalys och ägarstrategi, att utveckla god förvaltningssed och främja bolagets samhällsansvar.

Enligt statsrådets principbeslut om statens ägarpolitik av den 13 maj 2016 eftersträvar staten ett så gott ekonomiskt och samhälleligt helhetsresultat som möjligt i skötseln av sitt bolagsinnehav. Det ekonomiska resultatet utgörs av den långsiktiga utvecklingen av bolagens värde samt vinstdelningen och den effektivast möjliga produktionen av specialuppgifter. Det samhälleliga resultatet utgörs av tillbörligt hänsynstagande till samhälleliga faktorer i ägarpolitiken och ägarstyrningen. Enligt principbeslutet om statens ägarpolitik ska det statliga ägandet vara ett verktyg för aktiv samhällsförnyelse.

Bolagets operativa verksamhet fastställs av de författningar som gäller dess verksamhetsområde samt de föreskrifter och anvisningar som utfärdas av de behöriga myndigheterna. Inom sektorlagstiftningen är de viktigaste författningarna till exempel lagen om fartygstrafikservice (623/2005), territorialövervakningslagen (755/2000), sjöräddningslagen (1145/2001), järnvägs-lagen (304/2001) och lagen om transportservice (320/2017). Trafiksäkerhetsverket är den centrala behöriga tillstånds- och tillsynsmyndigheten för bolagets verksamhetsområde.

Förslaget innebär att trafikledningsbolaget också indirekt styrs av anskaffningsavtalet mellan Trafikverket och bolaget. Trafikverket har genom avtalsrätten tillgång till ett urval av metoder för att styra och påverka bolagets tjänsteprestation.

Myndighetstillsynen över bolaget

Om den myndighetstillsyn som riktas mot bolaget föreskrivs det i sektorlagstiftningen för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna. Enligt 16 § i lagen om fartygstrafikservice ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att leverantören av fartygstrafikservice fullgör de skyldigheter som leverantören har enligt lag och att de tjänster som Trafikverket beställt uppfyller de krav som ställs på dem i lagstiftningen. Enligt 28 § 2 mom. i lagförslaget ska Trafiksäkerhetsverket utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen om fartygstrafikservice och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Detta omfattar även tillsynen över tjänsteleverantörens lagstadgade uppgifter. Enligt IV avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice utövar Trafiksäkerhetsverket tillsyn över att lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i den lagen. Paragrafen omfattar även tillsynen över tjänsteleverantörens lagstadgade uppgifter. Enligt 77 § i järnvägslagen ansvarar Trafiksäkerhetsverket för tillsynen över järnvägssystemet. Trafiksäkerhetsverket övervakar bland annat att järnvägssystemets säkerhetskrav iakttas och förberedelserna för undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet. Enligt 71 b § i järnvägs-lagen ska dessutom regleringsorganet för järnvägssektorn övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska dessutom bland annat utöva tillsyn över efterlevnaden av järnvägs-lagen och krav som utfärdats med stöd av den och över konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden samt fungera som myndighet som behandlar begäran om omprövning och besvär på järnvägsmarknaden samt särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av rätt att använda bannätet och de avgifter som tas ut för rätten att använda bannätet, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna samt beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen.

Sektorlagstiftningen

De förslag till ändring av sektorlagstiftningen som anknyter till bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna ingår som anknyttande lagförslag i den här propositionen. Ändringarna i sektorlagstiftningen avses träda i kraft samtidigt som bolagiseringslagen.

Till följd av bolagiseringen krävs ändringar i följande sektorlagar: lagen om fartygstrafikservice (623/2005), territorialövervakningslagen (755/2000), sjöräddningslagen (1145/2001), järnvägs-lagen (304/2011) och lagen om transportservice (320/2017). Bolagiseringen kräver dessutom tekniska ändringar i följande lagar: lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), lotsningslagen (940/2003), miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), räddningslagen (379/2011) och lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

Till följd av bolagiseringen föreslås det att territorialövervakningslagen (755/2000) ändras i samband med ämbetsverksreformen så att den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) förpliktas att bistå territorialövervakningsmyndigheten genom att inom sin sektor sköta vissa i lag angivna uppgifter. Likaså är tjänsteleverantören skyldig att till territorialövervakningsmyndigheten anmäla territoriekränkningar och territorieförseelser som den upptäckt genom sin egen verksamhet, och tjänsteleverantören ska också vidta åtgärder för att med till buds stående medel förhindra kränkningar. Det föreslås att det till lagen fogas bestämmelser om tryggnad av territorialövervakningsuppdrag på havsområdet samt om tryggnad av användningen av maktmedel på havsområdet. Försvarsmakten föreslås att för sammanställningen av en lägesbild få rätt att av leverantören av fartygstrafikservice få uppgifter om sjötrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen. Det betyder att nuvarande praxis skrivs in i lagen. Till lagen fogas också en ny paragraf om informationsproduktion, förebyggande av farliga situationer och tryggnad av fartygstrafiken. I paragrafen föreskrivs det att Trafikverket med bistånd från leverantören av fartygstrafikservice ska producera information om befintliga och ankommande fartyg på Finlands territorialvatten, förebygga farliga situationer samt trygga smidig fartygstrafik under normala förhållanden, vid störningar under normala förhållanden och i undantagsförhållanden. Vidare föreslås det att tillämpningsområdet för bestämmelsen om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter utsträcks till leverantören av fartygstrafikservice.

Regeringen föreslår att lagen om fartygstrafikservice (623/2005) ändras så att den motsvarar uppgiftsfördelningen mellan å ena sidan det statliga specialbolag som ska bildas och å andra sidan ämbetsverken. VTS-myndighet är i fortsättningen bolaget, som i lagen om fartygstrafikservice kallas VTS-tjänsteleverantör och i andra anknyttande lagar leverantör av fartygstrafikservice. Termen VTS-tjänsteleverantör måste användas i lagen om fartygstrafikservice, så att den harmoniserar med bestämmelserna i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) regler och den internationellt tillämpade terminologin. Behörig myndighet är enligt förslaget i fortsättningen Trafiksäkerhetsverket. Trafikverket svarar för ordnandet av trafikledningsservicen på de farleder som det förvaltar med hänsyn tagen till den behöriga myndighetens beslut om inrättande.

Enligt förslaget är VTS-tjänsteleverantören skyldig att upprätthålla fartygstrafikservicen inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i lagen om fartygstrafikservice och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med beslutet om inrättande. VTS-tjänsteleverantören ska dessutom övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. Den behöriga myndigheten övervakar att VTS-tjänsteleverantören uppfyller de krav som ställs på den i lagen. VTS-tjänsteleverantören ges enligt förslaget till 17

§ i lagen om fartygstrafikservice möjlighet att i vissa brådskande situationer fatta beslut om begränsning av fartygstrafiken. Enligt förslaget får VTS-tjänsteleverantören till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken på eget initiativ temporärt beordra att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas eller öppnas, beordra att fartyg ska dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, och beordra hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled. Begränsningarna får gälla för högst ett dygn. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket om sitt beslut. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå. VTS-tjänsteleverantören har ingen självständig prövningsrätt i frågan, utan åtgärderna vidtas utifrån anvisningar som Trafikverket lämnat på förhand och underställs Trafikverket för efterhandstillsyn.

I 20 b och 20 c § i lagen om fartygstrafikservice föreskrivs om mottagande av fartyg i behov av assistans, det vill säga om så kallade skyddade platser. Bestämmelserna i lagen om fartygstrafikservice grundar sig på artikel 20 a i övervakningsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG med senare gjorda ändringar). I samband med ändringarna i lagen om fartygstrafikservice föreslås det att Gränsbevakningsväsendet ska ansvara för bestämmelserna om skyddade platser i stället för Trafikverket. Ändringen ingår i regeringspropositionen som lämnats till riksdagen om ändring av räddningslagen (RP 18/2018 rd), genom vilken det operativa styrningsansvaret vid miljökatastrofer i havsområden överförs från miljöministeriet till inrikesministeriets förvaltningsområde. Det betyder i praktiken att Gränsbevakningsväsendet i fortsättningen leder bekämpningen av fartygs-, olje- och kemikalieskador. Enligt förslaget ska Gränsbevakningsväsendet i samarbete med VTS-tjänsteleverantören, Trafikverket, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet. Gränsbevakningsväsendet beslutar i samarbete med de myndigheter som nämns ovan om assistans av ett fartyg till en skyddad plats på basis av en situationsbedömning som görs med stöd av planen. När Gränsbevakningsväsendet fattar beslut ska det höra VTS-tjänsteleverantören.

Regeringen föreslår också att det till lagen fogas en ny 19 a § om beredskap. Enligt paragrafen ska en VTS-tjänsteleverantör förbereda sig på undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplaneringen och genom att i förväg bereda verksamheten med tanke på undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. VTS-tjänsteleverantören ska också sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden.

Lagen om fartygstrafikservice föreslås få en ny 29 a §, där det föreskrivs om Tullens rätt att i vissa fall påföra felavgift. I förslaget ingår också en bestämmelse enligt vilken VTS-tjänsteleverantören har rätt att få hjälp av vissa myndigheter. I propositionen har regeringen också beaktat propositionen med förslag till lagar om ändring av lagar som har samband med genomförandet av Europeiska unionens direktiv om nät- och informationssäkerhet (RP 192/2017 rd). I den propositionen föreslås det för vissa leverantörer av samhällsviktiga tjänster och vissa leverantörer av digitala tjänster ett antal skyldigheter som gäller hantering av informationssäkerhetsrisker samt rapportering av störningar. Dessutom införs bestämmelser om tillsyn över dessa skyldigheter, om informationsutbyte mellan myndigheter samt om myndigheternas allmänna verksamhet i anknytning till informationssäkerhet. De sektorsvisa tillsynsmyndigheterna har

behörighet att utöva tillsyn över fullgörandet av skyldigheterna i fråga om riskhantering och rapportering av störningar. Det betyder Energimyndigheten, Finansinspektionen och Trafiksäkerhetsverket.

Regeringen föreslår att det till lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) fogas en ny 9 a §, där den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice påförs skyldighet att på begäran lämna uppgifter och annan hjälp till tillsynsmyndigheten vid skötseln av de inspektionsuppgifter som avses i lagen.

Till lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) fogas en ny bestämmelse enligt vilken den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice är skyldig att lämna uppgifter och annan hjälp till Trafiksäkerhetsverket vid skötseln av de inspektionsuppgifter som avses i lagen.

I nuläget finns det för vägtrafiken inga trafikstyrnings- och trafikledningstjänster av den typ som finns för de andra trafikformerna. Därför finns det heller inga bestämmelser om detta.

I vägtrafiklagen (267/1981) finns en förteckning över dem som reglerar trafiken. Till dessa hör inte leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Det är i det här sammanhanget inte heller ändamålsenligt att det i vägtrafiklagen föreskrivs att leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska reglera trafiken. Trafikregleringen sköts i första hand av fysiska personer. Dessa personer har också ett särskilt ansvar, vilket framgår av att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats att reglera trafiken och av att det i lagen finns en hänvisning till skadeståndslagen. Trafikstyrnings- och trafikledningstjänster handlar däremot om service som tillhandahålls av en myndighet eller ett företag. Denna service har ett annat syfte än den traditionella regleringen av vägtrafiken. Dessutom tillhandahålls servicen normalt som distansservice.

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna utgör framför allt operativ verksamhet som ska säkerställa en smidig trafik, och de kompletterar den reglering av trafiken som avses i vägtrafiklagen. I praktiken sker trafikstyrningen för det första genom information om omständigheterna och trafiken samt anvisningar och rekommendationer som grundar sig på informationen. För det andra kan tjänsteleverantören sköta vissa nödvändiga uppgifter som anknyter till trafikarrangemangen och vidta temporära och tidsmässigt noggrant avgränsade och i lagen uppräknade åtgärder som anknyter till dessa uppgifter.

De föreslagna bestämmelserna utgör till denna del i hög grad beredskap för kommande behov. I framtiden meddelas exempelvis temporär stängning av en väg eller förbud mot omkörning via kommunikationsnäten direkt till de fordon som framförs på vägen i stället för genom fysiska trafikmärken. I den situationen är leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster den aktör som har de medel som behövs för att snabbt utföra åtgärden. Som ovan sagts är tjänsteleverantörens verksamhet dock utförande, och vid utförandet av åtgärderna följer leverantören de föreskrifter och anvisningar som myndigheterna lämnar.

Till lagen om transportservice (320/2017) fogas en ny avdelning II A med bestämmelser om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och bestämmelser om informationshantering hos leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för alla trafikformer. Paragraferna om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster bildar avdelningens 1 kap. Enligt förslaget har leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster för det första till uppgift att sörja för lägesbilden för vägtrafiken och för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören

av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla trafikrelaterad information, exempelvis information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen. Vidare kan tjänsteleverantören vidta temporära trafikregleringsåtgärder som är nödvändiga för att säkerställa trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Dessa åtgärder kan vidtas i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Utöver dessa lagfästa uppgifter kan en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster tillhandahålla tilläggstjänster som kan köpas av såväl offentliga aktörer som företag och enskilda medborgare. Exempel på sådana tjänster är bland annat fjärrstyrning och tjänster som erbjuder en bättre rutt. Dessutom kan andra väghållare om de så önskar köpa trafikstyrnings- och trafikledningstjänster av dessa tjänsteleverantörer.

Vidare föreslås det bestämmelser om allmänna krav på leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och om tjänsteleverantörernas beredskapsplikt och skyldighet att sörja för informationssäkerheten. Leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster samarbetar nära med många myndigheter, däribland kommunikationsmyndigheterna, polis-, räddnings- och territorialövervakningsmyndigheterna samt Nödcentralsverket. Alla dessa har viktiga uppgifter i anknytning till trafiksäkerheten och en smidig trafik. I förslaget ingår därför för vägtrafikens del en särskild informationsskyldighet för dels leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster, dels Nödcentralsverket. Vidare ingår en bestämmelse enligt vilken en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har rätt att få bistånd av vissa myndigheter.

I 2 kap. i nya II A avdelningen finns bestämmelser om informationshanteringen hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Bestämmelserna gäller horisontellt alla trafikformer, eftersom de i nuläget är tämligen punktartade i de olika trafikformerna. Bestämmelserna gäller å ena sidan tjänsteleverantörens rätt att få information av olika aktörer och å andra sidan hur tjänsteleverantören ska överlåta information till olika aktörer.

I fråga om trafikstyrning och trafikledning är myndigheterna de centrala informationslämnarna. Myndigheterna kan behöva överlåta också konfidentiell information till en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Beslutet om att överlåta sådan information fattas alltid av den överlåtande myndigheten. Myndigheten kan förbjuda eller begränsa vidare överlåtelse av information och den kan också ställa upp som villkor att det görs en bedömning av informationssäkerheten. På motsvarande sätt är leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, oberoende av affärs- eller yrkeshemligheter, skyldig att till myndigheter lämna ut sådan information som är nödvändig för att dessa ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster måste av de centrala aktörerna kunna få sådan information som är nödvändig för att denne ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag, dvs. information för att kunna skapa en lägesbild för trafiken och information som gäller trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. De centrala aktörer av vilka tjänsteleverantören har rätt att få information är offentliga och privata aktörer som utför underhålls- och servicearbeten samt byggnadsarbeten på farledsnätet, upprätthållare av kommunikationsnät, leverantörer av lotsningstjänster, hamninnehavare och, på särskild begäran, andra aktörer vars verksamhet påverkar trafiksäkerheten eller smidigheten i trafiken.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla såväl realtidsinformation som statisk information i form av öppna data. Realtidsinformation är bland annat

väderrapporter och -prognoser för trafiken, information om trafikförhållanden, resultat av trafikmängdsmätningar, uppgifter om smidigheten i trafiken och restider, uppgifter om störningar och undantagsförhållanden samt uppgifter om varierande hastighetsbegränsningar och om andra varierande trafikregler. Den statistiska information som ska göras tillgänglig omfattar historik om smidigheten i trafiken och om restider, historik om trafikuppgifter och mätresultat, historik om förhållanden och övriga statistiska uppgifter. All öppen information ska vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

I lotsningslagen (940/2003) ändras benämningen VTS-myndighet till leverantör av fartygstrafikservice.

I miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) ändras benämningen VTS-myndighet till leverantör av fartygstrafikservice. Med leverantör av fartygstrafikservice avses enligt definitionen den i lagen om fartygstrafikservice avsedda VTS-tjänsteleverantör som tillhandahåller fartygstrafikservice.

Enligt 4 § 4 punkten i den gällande sjöräddningslagen (1145/2001) upprätthåller Trafikverket den fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande. Enligt propositionen ersätts den punkten med en bestämmelse enligt vilken Trafikverket, som ansvarar för ordnandet av fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005), ska tillstålla Gränsbevakningsväsendet en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken och med hjälp av leverantören av fartygstrafikservice verkställa Gränsbevakningsväsendets beslut om fartygstrafiken samt delta i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande. Fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice upprätthålls i framtiden av leverantören av fartygstrafikservice i stället för av Trafikverket. Leverantören av fartygstrafikservice ska tillstålla Gränsbevakningsväsendet en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken och verkställa Gränsbevakningsväsendets beslut om fartygstrafiken. Till 14 § om rätt att få uppgifter fogas en bestämmelse om att Gränsbevakningsväsendet har rätt att få de uppgifter som avses i paragrafen inte bara av leverantörer av flygtrafikledningstjänster utan också av leverantörer av fartygstrafikservice. Trafikverket svarar också i fortsättningen för varningar och meddelanden som hänför sig till säkerheten inom sjöfarten. Trafikverket kan dock själv ordna det operativa upprätthållandet av radiokommunikation som hänför sig till säkerheten inom sjöfarten eller upphandla det hos en i lagen om fartygstrafikservice avsedd leverantör av fartygstrafikservice.

Bestämmelserna i lagen om bekämpning av oljeskador (1672/2009), som ska upphävas, flyttas till räddningslagen (379/2011). I den nya bestämmelsen om rätt för den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor att få uppgifter ändras Trafikverket till leverantören av fartygstrafikservice.

Till järnvägslagen (304/2011) fogas en ny 19 a §, där det föreskrivs om bannätsförvaltarens rätt att lägga ut de uppgifter som den svarar för på entreprenad till externa tjänsteleverantörer. Att lägga ut skötseln av en uppgift på entreprenad, det vill säga helt eller delvis upphandla tjänsten hos en extern tjänsteleverantör, är möjligt under förutsättning att denna tjänsteleverantör inte är ett järnvägsföretag och inte står under ett järnvägsföretags bestämmande inflytande. Begränsningarna syftar till att säkerställa jämlika och icke-diskriminerande villkor för alla användare av bannätet. Dessutom har bannätsförvaltaren uttrycklig skyldighet att kontrollera att en utläggning på entreprenad inte leder till intressekonflikter och inte äventyrar konfidentialiteten för

kommersiellt känslig information. Utläggning på entreprenad upphäver aldrig bannätsförvaltarens ansvar för alla uppgifter som hör till dess ansvarsområde. Härigenom sker all användning av exempelvis ett trafikledningsbolags tjänster vid fördelningen av bankapacitet till alla delar under bannätsförvaltarens ledning och ansvar.

Till förteckningen över anmälningspliktiga i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) fogas leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av propositionen kan delas upp i omedelbara fördelar och kostnader respektive konsekvenser på längre sikt. Till de omedelbara konsekvenserna hör utöver de ekonomiska frågorna i anknytning till de organisationer som berörs av reformen även de insparingar, extra kostnader och anslagsöverföringar som reformen medför inom statsfinanserna. Den största ekonomiska nyttan för såväl de offentliga finanserna som samhällsekonomi uppstår dock på lång sikt genom synergieffekter, digitaliseringen, öppna data och den affärsverksamhet som bolaget genererar. Dessa konsekvenser behandlas här framför allt i samband med granskningen av konsekvenserna på längre sikt.

Konsekvenser i anknytning till bolagsbildningen

I propositionen föreslås det att Trafikverkets nuvarande trafikledningsfunktioner inom väg-, sjö- och järnvägstrafiken ombildas till ett statligt aktiebolag den 1 januari 2019. I de funktioner som lösgörs från Trafikverket ingår trafikledning inom väg-, sjö- och järnvägstrafiken, inklusive serviceupphandlingar från Finrail Oy. Granskningen av de ekonomiska konsekvenserna fokuserar främst på den här enheten, även om den koncern som ska bildas i fortsättningen också kommer att omfatta ANS Finland Oy, som tillhandahåller flygtrafiktjänster, och Finrail Oy, som tillhandahåller trafikledningsservice inom järnvägstrafik.

I den nuvarande ämbetsverksstrukturen har kostnaderna för produktionen av trafikledningstjänster uppskattats öka från den jämförelsebara nivån av cirka 135 miljoner euro år 2016 till cirka 140 miljoner euro 2019. Det innebär en kostnadsökning på cirka 5 miljoner euro. Siffran är jämförbar, det vill säga att den beaktar skillnaderna mellan offentlig ekonomi och ekonomin i bolag, och omfattar såväl direkta kostnader för serviceproduktionen som avskrivningar på anläggningstillgångar som anknyter till trafikledning, centrala kostnader och allmänna kostnader, det vill säga samtliga kostnader som anknyter till produktionen av trafikledningstjänster.

Den ekonomiska ställningen och lönsamheten för de funktioner vid Trafikverket som ska bolagiseras har preliminärt granskats i fråga om åren 2019–2022. Omsättningen för 2019 har uppskattats till cirka 133 miljoner euro. Omsättningen omfattar nästan enbart den trafikledningsservice som erbjuds Trafikverket. Rörelsevinsten uppskattas bli cirka 4 procent.

Att verksamheten ordnas i bolagsform ökar effektiviteten och resultaten avsevärt tack vare bättre förståelse för kundens behov, bättre kundservice och ökad planmässighet i verksamheten. Till detta bidrar också ökad kostnadsmedvetenhet, eftersom bolaget strävar efter att utveckla en lönsam verksamhet på lång sikt. Bättre insikter i tjänsternas kostnadsstruktur förbättrar också beställarens, det vill säga Trafikverkets, förmåga att allokera resurserna vid beställning av tjänster som anknyter till trafikstyrning och trafikledning.

Det har uppskattats att omorganiseringen av den operativa verksamheten från ett ämbetsverksbaserat till ett bolagsbaserat koncept kan ge avsevärda effektiviseringar. Bolaget kan organisera stödfunktionerna effektivare än ett ämbetsverk. För att inbesparingarna ska realiseras krävs att de stödfunktionsresurser som frigörs hos Trafikverket kan utnyttjas effektivt och att inbesparingar kan göras i upphandlingen av tjänster. De direkta totalinbesparingar i de offentliga finanserna som uppnås genom effektivare organisering av stödfunktionerna realiseras på längre sikt, eftersom avsikten inte är att göra personalnedskärningar i samband med bolagiseringen. Det uppskattas att bolagiseringen av trafikledningen kan ge inbesparingar på över 10 procent genom effektivisering av den operativa verksamheten under planperioden (2019–2022). Inbesparingarna följer av utnyttjande av bästa praxis inom de olika trafikformerna och av de synergier som uppstår mellan dem, och på effektivare användning av tekniska och personella resurser samt på effekterna av den tekniska utvecklingen inom trafikledningen och av utvecklingen av verksamheten. Därutöver ger den ökande samverkan med trafikekosystemet avsevärda fördelar för utvecklingen av verksamheten. Det förväntas vidare att en mer långsiktig strategisk planering av trafikledningen och exempelvis möjligheten till flexibelt utnyttjande av lånefinansiering för investeringar kommer att bidra till ökad effektivitet.

Efter bolagiseringen köper Trafikverket trafikstyrnings- och trafikledningstjänster av bolaget till ett värde av cirka 133 miljoner euro år 2019. Det beloppet utgör omsättningen för det nya bolaget. Bolaget kan alltså producera servicen effektivare, trots att bolagiseringen leder till att prissättningen av trafikledningsservicen får nya element, däribland det måttliga resultatmål som ägaren ställer upp för bolaget, försäkringar för trafikledningen, finansieringskostnader och beskattning. Det bör med avseende på de totala inbesparingarna noteras att det i det här sammanhanget har antagits att verksamheten i huvudsak fortsätter med nuvarande tjänster och på nuvarande servicenivå. Det allmänna kostnadstillägget för trafikledningen var år 2016 uppskattningsvis 19 procent av samtliga kostnader. Siffran 19 procent förväntas sjunka till samma nivå som ANS Finland Oy och Finrail Oy visar i dag, det vill säga till cirka 7 procent, då bolaget inleder sin verksamhet 2019. I kalkylen tillämpas de gällande beräkningsreglerna för allokering av statens allmänna kostnader. Vid en granskning av verksamheten med fokus uttryckligen på organiseringen av trafikledningsfunktionerna uppnås inledningsvis en effektivisering främst inom stödfunktionerna, medan effektiviseringen i den operativa verksamheten kommer med tiden. Under antagandena att det sker en gradvis effektivisering av den operativa verksamheten med cirka 10 procent under planperioden och en (delvis kalkylerad) inbesparing i stödfunktionerna och att bolagsformen ger positiva effekt på resultatet, förväntas det att bolaget uppnår en totalnytta på cirka 40 miljoner euro i jämförelse med om verksamheten drivs genom ett ämbetsverk.

Trafikverket blir bolagets viktigaste kund och inkomstkälla. Bolaget kan också söka extern finansiering och delvis finansiera verksamheten genom avgiftsbelagda tjänster. Därigenom skulle bolaget inte vara helt beroende av den statliga budgetfinansieringen. Trafikledningsverksamheten skulle alltså flyttas ut ur budgetekonomin. Trafikverket kommer enligt förslaget att i fortsättning köpa de samma tjänster som det i dag producerar själv. Verket behöver samma budgetfinansiering för upphandling av service som det i dag behöver för den egna serviceproduktionen.

Genom sektorlagstiftningen och de strategiska mål som ställs upp via bolagets ägarstyrning säkerställs att bolaget inte får en marknadsstörande ställning. Det betyder i praktiken att företagets mål inte är att konkurrera med de privata aktörerna, utan att genom sin verksamhet främja utvecklingen av den privata sektorns serviceutbud och en ökning av den totala trafikmarknaden. Bolageringen påverkar inte hushållens eller företagets avgifter till myndigheterna eller skatter.

Bolagets balansräkning

Datasystem och övrig egendom som anknyter till trafikledningen inom sjö-, järnvägs- och vägtrafiken överförs från Trafikverket till det bolag som svarar för trafikledningen till ett uppskattat värde av cirka 200 miljoner euro. Värderingen av balanstillgångarna är förknippad med osäkerhetsmoment. Exempelvis Trafikverket har gjort totalupphandlingar i vilka det ingår tillgångar som anknyter till trafikledning, och att specificera dem är en krävande uppgift. Dessutom har Trafikverket pågående, stora och långvariga investeringsprojekt för vilka de tillgångsposter som aktiveras i balansräkningen kan preciseras först i samband med bokslutet för 2018. Trafikverkets balansräkning uppgår till totalt närmare 20 miljarder euro, av vilket de balansposter som överförs utgör uppskattningsvis 1 procent. Tillgångarna överförs till bolaget i form av apport. Bolaget tar dessutom in främmande kapital i den omfattning som behövs för att finansiera kommande investeringar.

Till de ansvarsförbindelser i anknytning till de funktioner som ska bolagiseras hör också avtalsrättsliga ansvarsförbindelser. De avtalsrättsliga ansvarsförbindelserna anknyter till stor del till pågående entreprenader. Dessa pågående entreprenader omfattar bland annat livscykelprojekt och i synnerhet pågående arbeten som anknyter till vägentreprenader.

De grundar sig på upphandlingsavtal där köparen är Trafikverket. Avtalslängden kan vara åtskilliga år eller rentav över tio år. Till den del dessa pågående entreprenader har överlåtits till Trafikverket under 2018 har de också överförts till Trafikverkets balansräkning och, till samma värde, vidare till det mottagande bolaget som tillgångsposter som anknyter till trafikstyrnings- och trafikledningsverksamheten. Till den del de pågående entreprenaderna inte har överlåtits övergår de till bolaget genom överföring av avtalsrättsligt ansvar. I samband med den dokumentation som görs upp vid bolagiseringen kommer alla dessa gällande avtal att beaktas, liksom de andelar som anknyter till trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna och har slutförts och därför överlåtits till bolaget.

Det primära målet är att bolaget fullgör de andelar av skyldigheterna enligt entreprenadavtalen som hör till bolaget direkt till leverantörerna, det vill säga att bolaget i stället för Trafikverket avtalsrättsligt ansvarar för den del av entreprenadavtalet som anknyter till trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna. Om denna trepartsmodell inte kan tillämpas av avtalsrättsliga skäl, ska bolaget lösa in de tillgångar som hör till trafikstyrnings- och trafikledningsfunktionen efter det att leverantören har överlåtit tillgångarna till Trafikverket. Denna inlösen av tillgångar görs till exakt samma belopp som Trafikverket har erlagt till leverantören. Härigenom säkerställs att villkoren för konkurrensneutralitet uppfylls. Samtidigt säkerställs att bolaget mot skäligen ersättning har rätt till all den under konstruktion varande egendom som hör till den trafikstyrnings- och trafikledningsfunktion som ska bolagiseras.

Det centrala med tanke på de positiva effekterna av en bolagisering av trafikledningsfunktionerna är att värdet av den balansegendom som enligt förslaget ska överföras till bolaget upprätthålls och utvecklas, och att kunskapskapitalet utnyttjas så att det ger samhällsekonomi så stort mervärde som möjligt. Bolagets kompetens och tillgångar ska utvecklas så att bolaget kan bidra till att den totala trafikmarknaden växer. Det sker genom att bolaget i det trafikmässiga ekosystemet står i nära interaktion med aktörerna inom trafiksektorn.

Inom ramen för den nya strukturen lyckas bolaget i bästa fall tämligen effektivt, tack vare de möjligheter den externa finansieringen öppnar och genom att utnyttja den smidighet och reaktionsförmåga som aktiebolagsformen skänker, utveckla sin verksamhet och sina processer och

göra investeringar. Det ger bolaget förutsättningar att samtidigt främja tillväxten inom det trafikmässiga ekosystemet och totalmarknaden.

För att upprätthålla nivån på personalens pensionsskydd föreslås aktiebolaget teckna en separat tilläggs pensionsförsäkring till en engångskostnad på uppskattningsvis 0,6 miljoner euro. Värdet kommer under den fortsatta beredningen att preciseras utifrån mer detaljerade beräkningar. Bolaget ansvarar för tilläggs pensionsförsäkringen efter bolagisering.

Beskattning och skadeförsäkringar

Det nya aktiebolaget kommer att omfattas av den normala företagsbeskattningen.

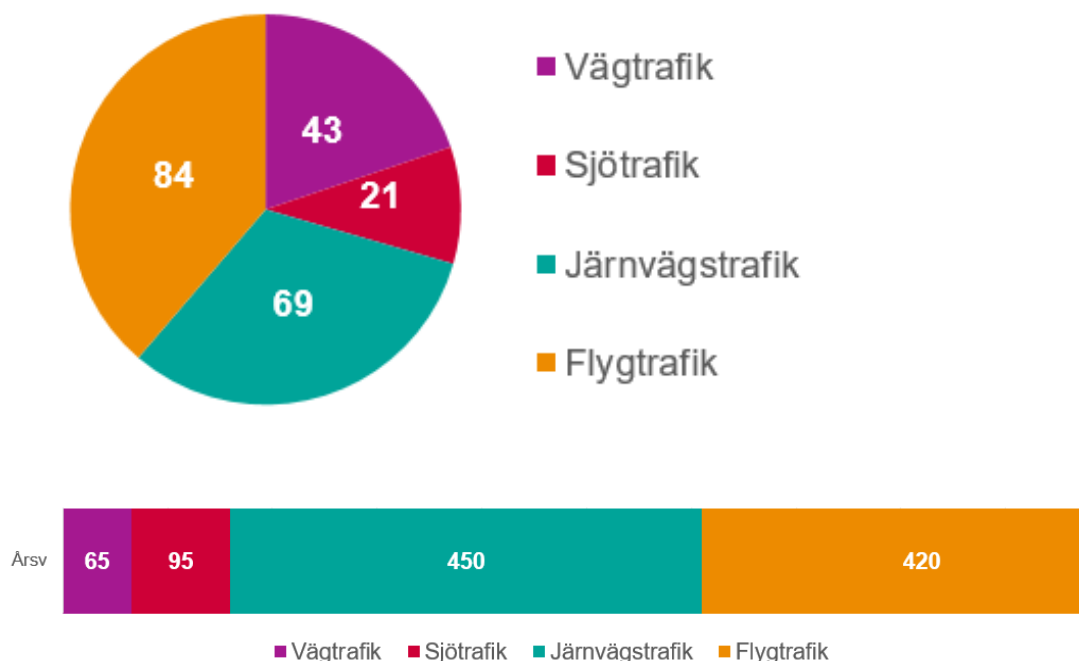
Statens lagfästa allmänna skadeansvar för ämbetsverkets verksamhet upphör samtidigt som bolaget bildas. Det nya aktiebolaget avses försäkra sin verksamhet och på den inhemska och den internationella försäkringsmarknaden teckna motsvarande ansvarsförsäkringar för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna inom sjö-, järnvägs- och vägtrafiken. Risknivåerna för de olika trafikformernas trafikstyrnings- och trafikledningstjänster varierar, vilket påverkar årspremierna för försäkringarna.

Statens trafikledningskoncern

Omedelbart efter bildandet av det nya aktiebolaget, dock senast under första hälften av 2019, inrättas en statlig trafikledningskoncern som samlar trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna för samtliga trafikformer. När verksamheten bedrivs i bolagsform är intäkterna, kostnaderna och kapitalanvändningen transparent, eftersom aktiebolagen inom de respektive trafikformerna varje år publicerar ett bokslut.

Trafikledningskoncernens omsättning för 2019 uppskattas till cirka 217 miljoner euro, varav det trafikledningsbolag som ska bildas står för cirka 133 miljoner euro (figur 1). I början av 2019 kommer koncernen att ha cirka 1 000 anställda. De funktioner vid Trafikverket som ska bolagiseras kommer att stå för cirka 60 procent av omsättningen och för cirka 18 procent av personalen, exklusive Finrail Oy:s personal. I grafen nedan har det redan beaktats att de till trafikledningen av järnvägstrafiken anknyttande funktioner vid Trafikverket som ska bolagiseras kommer att sammanslås med nuvarande Finrail Oy, varvid omsättningen för det bolag som ska bildas blir cirka 69 miljoner och antalet anställda blir cirka 450 (nedan "järnvägstrafik"). Koncernens största dotterbolag blir ANS Finland Oy (nedan "flygtrafik"), som kommer att stå för cirka 40 procent av omsättningen och antalet anställda. ANS Finland Oy:s verksamhet är användarfinansierad, och dess verksamhet och investeringar finansieras inte av Trafikverket heller när det hör till koncernen.

Omsättning 2019 (217 MEUR)



Figur 1.

Bolagets verksamhet och reglerna för statligt stöd

Den särskilda uppgift som det nya bolaget tilldelas kan med avseende på reglerna för statligt stöd anses utgöra icke-ekonomisk verksamhet. Det är därmed inte fråga om tillhandahållande av tjänster på en konkurrensutsatt marknad, och därför tillämpas inte heller reglerna för statligt stöd. Enligt förslaget kan bolaget dock i syfte att påskynda utvecklingen av ekosystemet för digital trafik verka på trafikmarknaden och bedriva verksamhet utomlands. I fråga om dessa funktioner kan det bli aktuellt att tillämpa reglerna för statligt stöd, i det fall att de övriga kriterierna för statligt stöd i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) uppfylls. För att den offentliga finansieringen av den icke-ekonomiska verksamheten då inte ska kunna betraktas som förbjudet statligt stöd kommer den ekonomiska verksamheten att brytas ut i bokföringsmässigt hänseende.

Europeiska unionens regler för statligt stöd tillämpas på ekonomisk verksamhet. Kommissionen har i ett tillkännagivande (Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01), konstaterat att Europeiska unionens domstol har definierat företag som enheter som bedriver ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras. Vid en bedömning utifrån reglerna för statligt stöd är det därmed inte avgörande vilken rättslig form enheten har enligt nationell lagstiftning. Det kan till exempel hända att en enhet som klassificeras som en sammanslutning eller en idrottsförening enligt nationell lagstiftning ändå måste betraktas som ett företag i den mening som avses i reglerna för statligt stöd. Detsamma gäller en enhet som

formellt är en del av den offentliga förvaltningen. Det enda relevanta kriteriet är om företaget bedriver en ekonomisk verksamhet. Tillämpningen av reglerna om statligt stöd är inte heller beroende av om enheten har upprättats i vinstsyfte. Även icke-vinstdrivande enheter kan erbjuda varor och tjänster på en marknad. Om ett offentligt samfund vid sidan av utövningen av offentlig makt också bedriver ekonomisk verksamhet, kan reglerna för statligt stöd bli tillämpliga på den ekonomiska verksamheten.

Reglerna för statligt stöd tillämpas exempelvis inte när staten utövar offentlig makt och verksamheten i fråga utgör en del av statens väsentliga funktioner eller anknyter till dessa funktioner genom sin art, sitt syfte och de regler den omfattas av. Sådana icke-ekonomiska verksamheter är enligt EU:s rättspraxis till exempel flygtrafiksäkerhet och flygtrafikkontroll, sjötrafiksäkerhet och sjötrafikkontroll och insamling av uppgifter som ska användas för offentliga ändamål på grundval av en lagstadgad skyldighet för de berörda företagen att lämna ut sådana uppgifter.

Konsekvenser för de offentliga finanserna

Sett ur statens budgetekonomiska perspektiv kan bolaget enligt de preliminära beräkningarna producera servicen till samma kostnader som i dag eller förmånligare, om synergieffekter kan utnyttjas. Bolagets administrativa funktioner, exempelvis ekonomi, HR och juridiska ärenden, kan ordnas kostnadseffektivt genom centralisering. Datasystemen kan byggas utifrån en gemensam arkitektur, och synergieffekter kan uppnås i underhållet av systemen.

Sammanfattningsvis möjliggör bolagiseringen en effektivisering av trafikledningen genom följande faktorer: a) bolagets lönsamhetsmål och den ökande kundstyrningen styr effektivt resursanvändningen; b) staten fokuserar på myndighetsrollen och upphandlar andra behövliga tjänster; c) större möjligheter till långsiktig utvecklingsverksamhet när verksamheten delvis lösgörs från statens budgetekonomi; d) flexibla finansieringsarrangemang på kapitalmarknaden underlättar och effektiviserar verksamhetsplaneringen; e) möjlighet till flexibla samverkan på företagsfältet; f) inbesparingar också för Trafikverket och statsfinanserna när bolaget kan producera tjänsterna mer kostnadseffektivt än ett ämbetsverk, förutsatt att serviceavtalet mellan Trafikverket och bolaget samt prissättningsmodellen tillåter att båda parterna får del av den nytta som uppstår då verksamheten utvecklas och effektiviseras.

Konsekvenserna för statsfinanserna har granskats i fråga om år 2019 och planperioden 2019–2022.

I samband med bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningsfunktionerna överförs anläggningstillgångar från Trafikverket till bolaget till ett värde av cirka 200 miljoner euro. Överföringen sker genom apport mot bolagets aktier. Uppskattningen av apportegendomens värde är preliminär och preciseras senare.

Bolaget förväntas efter det första verksamhetsåret öka statens inkomster med 4 miljoner euro, vilket utgör bolagets resultat före skatt. År 2019 betalar bolaget cirka 0,8 miljoner euro i inkomstskatt. Enligt de preliminära bedömningarna kommer bolaget att år 2019 producera ett moderat nettoresultat på cirka 3 miljoner euro och ge den statliga ägaren vinstutdelning.

Bolaget uppskattas ge staten minskade utgifter enligt följande:

Bastjänsterna inom trafikledningen upphandlas med Trafikverkets anslag för bastrafikledshållningen. Den service som i dag produceras av Trafikverket kan utifrån jämförbara siffror produ-

ceras klart förmånligare av ett aktiebolag. Bolaget uppskattas kunna producera trafiklednings-tjänsterna för 2019 till en kostnad av cirka 133 miljoner euro. Under planperioden uppskattas den operativa verksamheten kunna effektiviseras med cirka 10 procent. Inbesparingarna inom stödfunktionerna är i huvudsak kalkylmässiga, eftersom avsikten inte är att göra några personalminskningar i samband med bolagiseringen. Totalt sett får Trafikverket således på kort sikt knappast alls några inbesparingar i fråga om stödfunktionerna.

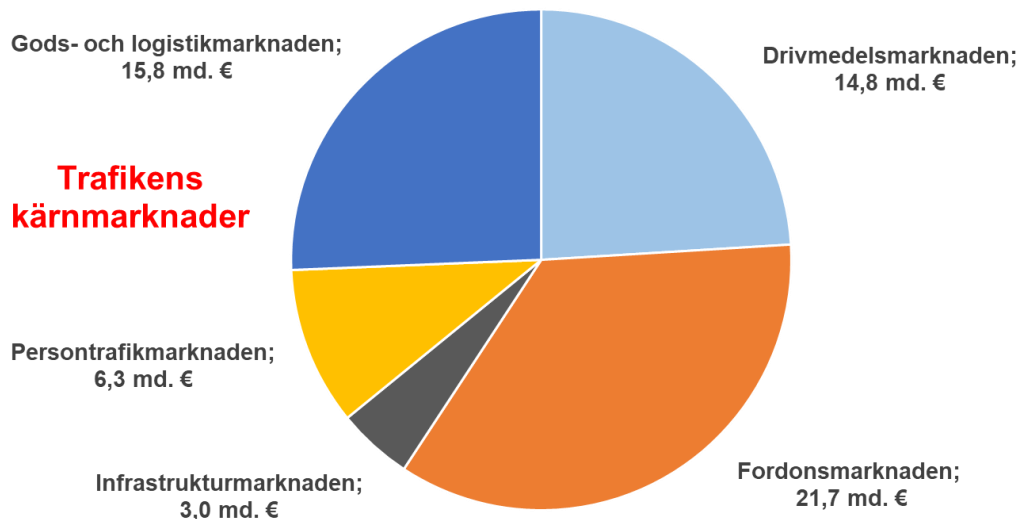
Den totala nyttan för de offentliga finanserna uppskattas under det första verksamhetsåret kunna bli något över 4 miljoner euro sammanlagt hos Trafikverket och bolaget. Under perioden 2019–2022 kan den kumulativa nyttan för de offentliga finanserna uppgå till cirka 40 miljoner euro, när man räknar in effektiviseringen av den operativa verksamheten, den gradvisa effektiviseringen av stödfunktionerna och bolagets resultat.

Trafikverket ansvarar för underhållet och utvecklingen av trafikledsnätet. Samarbete med trafikledningsbolaget i syfte att göra trafiken smidigare gör det möjligt att effektivare utnyttja trafikledsnätets kapacitet och därigenom minska slitaget på och underhållskostnaderna för trafikledsnätet. Likaså minskar behovet av investeringar i nya trafikleder. Därigenom kan trafikledningsbolaget indirekt hjälpa Trafikverket att optimera användningen av anslagen för bastrafikledshållningen.

Genom en föreslagen ändring av lagen om fartygstrafikservice överförs ansvaret för beslut om skyddade platser och uppgörande av en plan för skyddade platser från Trafikverket till Gränsbevakningsväsendet. Överföringen bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser på längre sikt

Trafiken är en samhällsekonomiskt viktig faktor. Ett effektivt och produktivt trafiksystem är av väsentlig betydelse för den nationella konkurrenskraften och en god vardag för invånarna. Omsättningen för de företag som var verksamma på den finländska trafikmarknaden 2012 uppgick till sammanlagt cirka 62 miljarder euro (Statistikcentralen 2015e). Omsättningen för samtliga i Finland verksamma företag var 395 miljarder euro, så företagen på trafikmarknaden stod för cirka 15 procent av den totala omsättningen. Figur 2 visar omsättningen inom de olika segmenten på trafikmarknaden. Persontrafiken samt godstrafiken och logistiktjänsterna kan anses utgöra trafikens kärnmarknader.



Figur 2. Företagens omsättning på den finländska trafiksektorns delmarknader 2012. (Statistikcentralen 2015e)

Enligt statistiken över hushållens konsumtion (Statistikcentralen 2015a) lade hushållen dessutom 19 miljarder euro på trafiken år 2012.

De främsta fördelarna med bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna kan förväntas uppstå på längre sikt tack vare bolagiseringen och en omfördelning av kunskapskapitalet. Bolagiseringen påverkar särskilt trafikens kärnmarknader, dvs. persontrafikmarknaden samt godstrafik- och logistikmarknaden, vilka uppskattats till sammanlagt 22 miljarder euro (2012). Det finns närmare 22 000 företag inom de här två sektorerna, och de sysselsätter närmare 127 000 personer i Finland.

Reformen syftar till ett effektivare tillhandahållande av data och till att påskynda utvecklingen av och tillväxten för verksamhet av bland annat MaaS-typ och i synnerhet start up-verksamhet. Det förväntas att den data som uppstår och samlas in i samband med trafikledningen kan betjäna hela samhället effektivare än tidigare. Bolagiseringen skapar förutsättningar för ny företagsverksamhet då bolaget aktivt samarbetar i det värdesystem som utformas i trafiksektorns ekosystem. En ökning på en procentenhet i persontrafik-, godstrafik- och logistikmarknaderna motsvarar exempelvis en ökning på cirka 200 miljoner euro i omsättningen på trafiksektorns kärnmarknad. Att möjliggöra en sådan utveckling skulle generera nya jobb och därigenom nytt inkomstflöde också i de offentliga finanserna.

När persontrafik-, godstrafik- och logistikmarknaderna utvecklas gynnas också andra aktörer på delmarknaderna inom trafiken, nämligen marknaderna för fordon, trafikinfrastruktur och drivmedel, vilka sammanlagt uppgick till cirka 40 miljarder euro år 2012. Det bör visserligen beaktas att alla förändringar inte ger direkt nytta som kan mätas i pengar, utan det sker en kraftig utveckling också i fråga om produkter och tjänster samt leveranskedjor och infrastruktur.

Bolaget kan ge upphov till tjänster som framför allt stöder styrningen av transport- och resekedjor som förenar olika trafikformer. Målet är att den tid som läggs på resor och transporter ska

minska och att tjänsterna ska bli smidigare; det ger en klar och mätbar ekonomisk nytta för såväl hushåll som företag. Vinnarna är framför allt de logistikintensiva branscherna. En trygg och säker trafik sparar givetvis också människoliv och materiella värden.

4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Myndigheternas inbördes relationer

Bolagiseringen av trafikledningstjänsterna ger en tydligare rollfördelning mellan förvaltningsområdets aktörer, eftersom beställarfunktionerna avskiljs från den operativa verksamheten och myndighetsfunktionerna förtydligas. Bolaget kan fokusera på den operativa trafikledningen och på utveckling av nya tjänster. Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket kommer också i fortsättningen att sköta myndighetsuppgifterna. Trafikverket ska ansvara för trafikledningsservicen på de trafikleder som det förvaltar. Avtalet mellan Trafikverket och bolaget samt ägarstyrningen och regleringen har en nyckelställning när det gäller att säkra kvaliteten på trafikledningsservicen och se till att det investeras tillräckligt i utvecklingen av trafikstyrnings- och trafikledningssystemen.

I samband med bolagiseringen kommer särskild uppmärksamhet att fästas vid kontinuiteten i myndighetssamarbetet (bl.a. de maritima aktörernas nätverk METO och vägtrafikaktörernas nätverk TiTo) och servicenivån. Det uttalade målet är att bolagiseringen inte ska leda till höjda kostnader för de myndigheter som anlitar servicen. Trafikverket kommer att påföras lagfäst skyldighet att upprätthålla samarbetet mellan de nuvarande försvars- och säkerhetsmyndigheterna och Trafikverket. Genom resultatstyrningen påföras Trafikverket dessutom skyldighet att också i fortsättningen svara för förvaltningsområdets kostnader för myndighetssamarbetet. Det görs genom ett upphandlingsavtal mellan Trafikverket och det bolag som ska bildas.

Beställarens och serviceleverantörens samt myndighetens roller separeras vid reformen, men det kommer att behövas trafikledningskompetens – anpassad efter vars och ens roll – inte bara vid det nya trafikledningsbolaget utan också vid Trafikverket. Särskilt i initialskedet krävs särskilda satsningar på samarbetet.

Reformen påverkar inte de nuvarande resurserna för myndighetsverksamheten. Bolagets interna finansiering, det vill säga Trafikverkets nuvarande andel för bastrafikledshållning och omkostnader, uppstår via Trafikverkets upphandlingsavtal för trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.

Reformen skapar större klarhet i roll- och uppgiftsfördelningen mellan förvaltningsområdets aktörer. Det blir inga förändringar i själva uppgifterna eller förfaringssätten för myndigheterna. Uppgifterna åläggs som sådana antingen ämbetsverket eller bolaget. Det behövs inte heller extra resurser, utan funktionerna sköts inledningsvis med de nuvarande resurserna. Genom effektivisering av verksamheten kan resursinbesparingar förväntas mycket snabbt, inledningsvis främst genom minskade samkostnader.

I förslaget till ändring av lagen om fartygstrafikservice föreslås det att Gränsbevakningsväsendet i fortsättningen ska svara för beslut om så kallade skyddade platser i stället för Trafikverket. Enligt förslaget ska Gränsbevakningsväsendet i samarbete med VTS-tjänsteleverantören, Trafikverket, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjö-

farten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet. Gränsbevakningsväsendet beslutar i samarbete med de myndigheter som nämns ovan om assistans av ett fartyg till en skyddad plats på basis av en situationsbedömning som görs med stöd av planen. Innan beslutet fattas ska Gränsbevakningsväsendet höra VTS-tjänsteleverantören. Förslagen i propositionen förändrar inte nämnvärt Trafikverkets eller Gränsbevakningsväsendets uppgifter eller ansvarsområden. Båda myndigheterna deltar redan i nuläget i besluten om skyddade platser, men Trafikverket har haft ansvaret för besluten. Enligt förslaget övergår det administrativa ansvaret till Gränsbevakningsväsendet. Vid den föreslagna överföringen utnyttjas den lednings- och informationsberedskap som finns dygnet runt hos sjöräddningstjänsten och räddningsväsendet. Det goda och nära myndighetssamarbetet inom sjöräddningen och i anknytning till olje- och kemikalieskador kommer att fortsätta.

Myndigheternas uppgifter och förfaringssätt

Avskiljandet av trafikledningens beställarfunktioner från den operativa verksamheten skapar större tydlighet i aktörernas roller, men det finns ett stort behov av samarbete mellan Trafikverket, andra myndigheter och trafikledningsbolaget.

Bolaget kan fokusera på att utveckla tjänsterna och den operativa verksamheten. I fråga om trafikledningen ska de operativa uppgifterna i fortsättningen skötas avtalsbaserat till den del de, med hänsyn till skillnaderna mellan myndigheten och bolaget, inte kan skötas med stöd av lagstiftningsändringar. Avtalet mellan Trafikverket och bolaget och ägarstyrningen har en nyckelställning när det gäller att säkra kvaliteten på trafikledningsservicen och se till att det investeras tillräckligt i utvecklingen av trafikledningssystemen.

Genom lagstiftningen säkerställs att den information som bolaget samlar in eller som uppstår i dess verksamhet kommer myndigheterna till del. Bestämmelser om bolagets rätt att få sekretessbelagda uppgifter av myndigheter fogas till lagen om transportservice (320/2017). När bolaget hanterar sekretessbelagd myndighetsinformation kan den myndighet som överläter informationen kräva säkerhetsutredning av företag och säkerhetsutredning av personer, som hanterar sekretessbelagda uppgifter (726/2014). Den personal vid bolaget som hanterar sekretessbelagd information från en myndighet omfattas av den tystnadsplikt och det förbud mot att skaffa sig själv eller någon annan fördel som avses i 23 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). På bolagets personal tillämpas bestämmelserna om sekretessbrott i 38 kap. 1 § i strafflagen, och på den personal som enligt sektorlagstiftningen omfattas av straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas bestämmelserna om brott mot tjänsthemlighet eller brott mot tjänsthemlighet av oaktsamhet i 40 kap. 5 § i strafflagen. Till de uppgifter som enligt 23 § i offentlighetslagen och 3 § 3 mom. i säkerhetsutredningslagen ska hemlighållas hör utöver myndigheters klassificerade handlingar även uppgifter som har fåtts i muntlig form eller kan fås genom observationer, om en handling med sådana uppgifter skulle kunna klassificeras i enlighet med de bestämmelser som avses i 24 § i offentlighetslagen. Myndigheten kan också ställa andra särskilda administrativa, tekniska, strukturella eller verksamhetsrelaterade krav på bolaget när det hanterar myndighetens sekretessbelagda information.

Likaså åläggs bolaget att bistå myndigheterna och i fråga om den egna verksamheten svara för beredskapen vid störningar under normala förhållanden och vid undantagsförhållanden. Bolaget svarar i fortsättningen för att kontinuiteten i dess verksamhet vid störningar under normala förhållanden säkerställs och för de kostnader som uppkommer till följd av undantagsförhållanden. Bolaget har också rätt att av Trafikverket få en i tjänsteupphandlingsavtalet fastställd ersättning för de kostnader som uppkommer till följd av de beredskapsskyldigheter som fastställts för bolaget och som avviker från det normala eller annars är av särskild art. Å andra sidan ges bolaget

lagfäst rätt att av myndigheterna få den information och det bistånd som det behöver för att sköta sina lagstadgade uppgifter.

Då bolagiseringen avskiljer den operativa trafikstyrningen från myndighetsverksamheten förändras trafikstyrningsaktörernas roller och verksamhet i fråga om snabba trafikrelaterade myndighetsbeslut, exempelvis vid stängning av en tunnel eller trafikled. Genom tydlig rollfördelning, reglering och avtal säkerställs att verksamheten löper smidigt. De behövliga myndighetsbesluten fattas av Trafikverket. Trafikverket ska enligt förslaget ordna jour för beslutsfattandet i anknytning till sådan tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer som avses i 17 § i lagen om fartygstrafikservice och som utförs av en tjänsteleverantör. Den jourhavande sjöfartssakkunnige ska vara nåbar dygnet runt utan dröjsmål och ska kunna fatta de i lagen om fartygstrafikservice avsedda besluten i samarbete med leverantören av fartygstrafikservice och sjöräddnings- och oljebekämpningsmyndigheterna.

Reformen bedöms inte ha några konsekvenser för medborgarnas skötsel av ärenden hos myndigheterna eller för kvaliteten på den service de får.

På myndigheternas verksamhet tillämpas de så kallade allmänna förvaltningslagarna, det vill säga förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), samiska språklagen (1086/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), personuppgiftslagen (523/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), förvaltningsprocesslagen (586/1996) och viteslagen (1113/1990). Enligt 4 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet måste det bolag som ska bildas följa den lagen när den utövar offentlig makt. När aktiebolaget sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska det också följa det som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, förvaltningslagen, personuppgiftslagen, språklagen och samiska språklagen.

Däremot tillämpas inte viteslagen på bolagets verksamhet, eftersom den lagen tillämpas när ett åläggande eller förbud av en myndighet förenas med vite och när vitet döms ut. Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster utfärdar inte i dag sådana ålägganden eller förbud, och det föreslås inte heller att det bolag som ska bildas får sådana befogenheter. Förvaltningsprocesslagen tillämpas på rättskipningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Lagen tillämpas också då ändring i beslut i förvaltningsärenden söks genom besvär eller extraordinära rättsmedel hos en förvaltningsmyndighet eller en nämnd som har inrättats för att behandla ärenden som gäller sökande av ändring, eller hos någon annan särskild myndighet som kan jämföras med dessa. Inte heller förvaltningsprocesslagen kommer att tillämpas på bolagets verksamhet, eftersom bolaget inte fattar överklagbara beslut. Alla överklagbara beslut fattas av Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket eller Gränsbevakningsväsendet, vars förvaltningsbeslut kan överklagas i enlighet med förvaltningsprocesslagen.

Bolagiseringen påverkar också förfaringsätt. När trafikledningen sköts av ett bolag kan den utvecklas mer företagsmässigt, vilket ger bättre smidighet och på längre sikt också ökad effektivitet. För att man i ett läge där rollerna separeras ska kunna säkra en tillräcklig servicenivå och inrikta åtgärderna på rätt föremål måste såväl beställaren som leverantören och myndigheten ha kompetens inom trafikledning.

Administrativa förfaranden och kostnader

Genom reformen utformas ett ämbetsverk, Trafikverket, som fokuserar på trafikledshållning och myndighetsbeslut som anknyter till trafikledshållning samt ett statligt specialbolag som övertar myndighetens tidigare operativa trafikledningsuppgifter och uppgifter samt dynamisk

data som nära anknyter till trafikledningen. Vardera organisationen kommer att ha en klar roll, ett klart uppgiftsfält och en tydlig identitet. Det lägger en god grund för utvecklingen av organisationerna samt för den strategiska styrningen och ledningen av dem.

Reformen ger inte upphov till nya administrativa förfaranden eller uppgifter och därmed inte heller till nya kostnader. Förvaltningsområdets nuvarande ämbetsverk får sammantaget sett inga nya uppgifter och det förväntas därför inte uppstå nya resursbehov.

Reformen gör det möjligt att renodla funktionerna och uppnå synergieffekter i trafikledningen, särskilt inom trafikledningen för järnvägstrafiken. För att dessa mål ska nås krävs dock en noggrann genomgång av gränssnitten (roller och styrning) samt uppgifterna inom förvaltningsområdet och tillsammans med de andra aktörerna. Det kräver också granskning av samarbetsförfarandena och en kraftfull förändringsledning på basis av kundbehoven.

Organisationernas tydligare roller och uppgiftsbilder ger goda förutsättningar för samarbetet mellan dem. Förändringen medför nya samarbetsmodeller. Samarbetsmodellerna måste dock byggas upp på nytt. Utgångspunkterna för samarbetet mellan myndigheterna och andra statliga myndigheter och kommunerna förblir oförändrade, men organisationernas tydligare roller underlättar också detta samarbete.

Samarbetsformerna i fråga om de uppgifter som övergår till bolaget måste byggas upp utifrån nya principer.

Genom reformen avskiljs informationsproduktionen på så sätt att olika organisationer kommer att ansvara för myndighetsdata, information som anknyter till trafiklederna och dynamisk information som beskriver verksamheten. Därför måste man hitta en fungerande lösning för den övergripande kontrollen och de olika aktörernas behov. Trafikverkets rätt till information säkerställs genom lagstiftningen på så sätt att bolaget åläggs skyldighet att lämna uppgifter.

EU-bestämmelsernas krav på åtskildhet i lagstiftningen, exempelvis mellan bannätsförvaltaren samt säkerhetsmyndigheten och järnvägsbranschens regleringsorgan, har bibehållits i reformen.

Nya möjligheter till samarbete

Genom reformen och det nya trafikledningsbolaget uppstår på trafiksystems-nivå en teknisk kompetens inom trafikledningsservice som täcker alla trafikformer och på lång sikt är till nytta också i utvecklingen av det tvärsektoriella säkerhets- och trafiksäkerhetsarbetet. Oberoende av sektor kan parterna inom ramen för det egna uppgiftsfältet samarbeta i fråga om informationsutnyttjande, analytik och lägesbild.

De olika myndigheterna har många gemensamma behov i fråga om information och lägesbilder i anslutning till trafikledningstjänster. Under kommande år kommer det att i ökande takt uppstå nya kategorier av nyttig information. Varje aktör kan bygga upp en bättre, mer förutseende och kostnadseffektiv egen verksamhet genom ett systematiskt och samordnat samarbete, centraliserad informations- och servicekompetens och identifiering av synergieffekter.

Genom bolagiseringen får Trafikverket ännu bättre information om vilka behov användarna av trafikledningstjänster har och om tjänsternas genomslag och kostnadsstruktur. Det effektiviserar Trafikverkets resursallokering. Om det befintliga trafikledningsnätet kan utnyttjas effektivare mins-

kar samtidigt behovet av nya trafikleder. De förändrade och växande kundbehoven kan tillfredsställas genom bättre trafikstyrnings- och trafikledningstjänster och genom bättre tjänster för resekedjor och routingservice som utnyttjar det befintliga trafikledsnätet.

4.3 Konsekvenser för personalen

Personalen vid det bolag som ska bildas utgörs av personal som nu är anställd av Trafikverket. I fråga om de uppgifter som övergår till bolaget övergår personal vid Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i det nya bolagets tjänst genom överlåtelse av rörelse. De uppgifter som överförs är trafikstyrnings- och trafikledningstjänster och andra uppgifter som betjänar dessa tjänster, däribland stödfunktioner. I den fortsatta beredningen kommer det att närmare fastställas vilka uppgifter, funktioner och anställda som övergår till det nya trafikledningsbolaget i samband med bolagsbildningen. Uppskattningsvis kommer cirka 180 anställda att övergå till det nya bolaget.

De anställda som står i arbetsavtalsförhållande och tjänsteförhållande till Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska anställas i arbetsavtalsförhållande av det statliga trafikledningsbolag som ska bildas. Visstidsanställd personal ska övergå till anställning för den period deras visstid fortgår hos bolaget. Merparten av den personal som övergår till det nya bolaget är anställda i tjänsteförhållande. Cirka 45 procent av dem som går över till aktiebolaget är anställda i arbetsavtalsförhållande.

I fråga om arbetstagare och anställningsvillkor tillämpas vad som föreskrivs i lag eller med stöd av lag och vad som avtalas i kollektivavtal och arbetsavtal som är bindande för bolaget.

Efter bolagiseringen omfattas personalen av den privata sektorns arbetspensionssystem i stället för av pensionslagen för den offentliga sektorn (81/2016). Principen ska vara att det nya pensionsskyddet för anställda som flyttar över från Trafikverket till aktiebolaget ska motsvara det nuvarande intjänade pensionsskydd som en person anställd av staten har i förhållande till sin pensionsålder, storleken av statens grundpension och tilläggspensionstillväxten. Personalens kommande pensionstillväxt är den samma i såväl det statliga som det privata pensionssystemet. För att bibehålla pensionsskyddet enligt ovan ska det nya bolaget teckna en separat tilläggs-pensionsförsäkring. Engångskostnaden på tilläggs-pensionsskyddet uppskattas till cirka 0,6 miljoner euro.

Avsikten är inte att minska det totala antalet anställda i samband med bolagsbildningen. Personalbehovet vid det aktiebolag som ska bildas bestäms i huvudsak utifrån omfattningen av det avtal om trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för sjö-, järnvägs och vägtrafiken som tecknas mellan bolaget och Trafikverket. Vid bildandet av aktiebolaget uppkommer bolagets omsättning närmast genom avtalet med Trafikverket. Omsättningen för övrig verksamhet, särskilt den kommande verksamhet som grundar sig på ökad digitalisering och automatisering, väntas öka till uppskattningsvis cirka 5 procent fram till år 2022. Till den här delen bestäms personalbehovet av bolagets utvecklingsbehov och marknadsutvecklingen. Trafikledningen väntas under de närmaste åren utvecklas till en allt mer automatiserad och digitalt baserad tjänsteverksamhet som utgör en del av trafiksystemet, vilket kommer att öka behovet av ny kompetens och yrkesskicklighet hos bolagets personal.

4.4 Miljökonsekvenser

Trafiken har stor samhällelig betydelse. För att säkerställa rörligheten och de transporter näringslivet behöver måste trafiken utvecklas. Det leder samtidigt till att trafikvolymen ökar, vilket är ett såväl ekonomiskt som socialt och miljörelaterat problem. De främsta miljöolägenheterna är klimatförändringen och de konsekvenser för hälsan, välfärden och naturmiljön som följer av försämrad luftkvalitet, förorenat vatten och förorenad mark samt buller. Stråvan är att inom trafiksektorn minska dessa olägenheter.

Från miljö- och klimatperspektiv producerade trafiken i Finland år 2015 cirka 11 miljoner ton utsläpp av växthusgaser. Det utgör cirka 20 procent av totalutsläppen. Finlands regering godkände den 24 november 2016 en nationell energi- och klimatstrategi som sträcker sig fram till 2030. Strategin innehåller konkreta åtgärder för hur Finland senast 2030 ska nå de energi- och klimatmål som avtalats i regeringsprogrammet och inom Europeiska unionen.

Trafiken har en central roll i Finlands stråvan att nå de nationella klimatmålen. Trafikens roll för utsläppsminskningarna kommer att bli än viktigare, eftersom det är ännu svårare att minska utsläppen inom de övriga samhällssektorerna (t.ex. jordbruket). Målet är därför att utsläppen från trafiksektorn ska minska med upp till cirka 50 procent fram till 2030. Åtgärderna för att minska trafikutsläppen fokuserar särskilt på vägtrafiken, där potentialen är störst.

Det snabbaste sättet att minska växthusgasutsläppen inom trafiksektorn är att ersätta de nuvarande trafikbränslena med förnybara bränslen eller med sådana bränslen eller drivkrafter som generar utsläpp i mindre omfattning. På längre sikt räcker krävs det dock också andra metoder än att höja de alternativa drivmedlens andel av trafikbränslena. På årsbasis förbrukar trafik och transporter så mycket energi att de förnybara råvarorna inte kan tillgodose hela energibehovet. Därför behövs det också åtgärder som minskar energiförbrukningen i trafiken. I det syftet kan man försöka förbättra trafikmedlens energieffektivitet bland annat genom att utveckla motortekniken, minska trafikmedlens vikt och övergå till helt nya tekniker, exempelvis till eldrift. Hela trafiksystemets energieffektivitet kan förbättras till exempel genom nya trafik tjänster och genom att utnyttja intelligenta transportsystem. Vidare kan energieffektiviteten förbättras genom åtgärder som förändrar färd- och transportsätten och genom övergripande effektiviseringar av trafikstyrningen och trafikledningen.

Bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsuppgifter samt den statliga trafikledningskoncern, bestående av statens trafikledningsbolag, som ska bildas 2019 skapar förutsättningar för en samlad effektivisering och harmonisering av trafikledningen inom de olika trafikformerna. Omställningen gör det möjligt att utveckla och hantera rese- och transportkedjor som förenar olika trafikformer. Ett effektivare utnyttjande av den befintliga trafikledningskapaciteten med hjälp av trafikledningstjänster ger en smidigare trafik, förkortar den tid som läggs på resor och transporter samt förbättrar i synnerhet kontrollen över trafikstockningar i vägtrafiken. Det leder samtidigt till att antalet körsträckor, fordonens drifttid och antalet körda kilometer minskar, liksom också utsläppen från trafiken. Om det befintliga trafikledningsnätet kan utnyttjas effektivare, minskar samtidigt behovet av nya trafikleder. De förändrade och växande kundbehoven kan tillfredsställas genom bättre trafikstyrnings- och trafikledningstjänster och genom resekedjor och routingsservice som utnyttjar det befintliga trafikledningsnätet. I ett land som Finland, där trafiknätet är vidsträckt och trafikströmmarna relativt tunna utanför de största stadskoncentrationerna, måste det befintliga trafiksystemet utnyttjas fullt ut och effektivt. Därigenom kan också den skada trafiken åsamkar på miljön begränsas.

Bolaget under bildning har bättre förutsättningar att investera i utveckling av de informationssystem och den informationsinfrastruktur som används i trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna och som förbättrar trafikledningens driftsäkerhet, riskhantering och den övergripande

ledningen av hela trafiksystemet. Medan Trafikverket i dag måste förlita sig på den statliga budgetekonomin, får bolaget däremot avsevärt vidare ekonomiska resurser, eftersom det kan ta upp lån på marknaden mot tillgångar i balansräkningen och effektivt utnyttja lånemedlen för att investera i utveckling av verksamheten.

Då verksamheten effektiviseras tack vare utvecklingen av de informationssystem och den informationsinfrastruktur som används i trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna kan också olycksriskerna minimeras och trafikstörningar kontrolleras bättre än tidigare. Det betyder att potentiellt mycket farliga miljöskador kan undvikas eller skadorna till följd av sådana minimeras. Effektiviseringen av trafikledningsfunktionerna och utvecklingen av de system som används i verksamheten främjar samtidigt också kollektivtrafiken och förutsättningarna för att höja servicenivån. Därigenom kan man sikta till en minskning av privatbilismen och i förlängningen en minskning av trafikutsläppen och andra olägenheter som trafiken medför för omgivningen. En smidig kollektivtrafik, kortare restider, säkerställande av att tidtabellerna följs samt aktuell information om tjänsterna gör kollektivtrafiken än mer lockande. Genom att införa mer utvecklade system, exempelvis signalprioritering, kan man påverka de fördröjningar som kollektivtrafiken utsätts för vid trafikljus. Därigenom kan också bränsleförbrukningen sänkas.

De nya trafik tjänster som erbjuds inom ramen för de trafikekosystem som bildas med utgångspunkt i automationen och den digitala tillväxtmiljön för trafiksektorn syftar till en smidig och flexibel rörlighet, minskade miljöolägenheter och säkerhetsproblem samt effektivisering av de materiella resurserna. Med stöd av tekniska och andra innovationer håller helt nya tjänster och förfaringsätt på att bli etablerade inom trafik, rörlighet och transport, samt inom trafikstyrningen och -ledningen av dessa.

I centrum för den här utvecklingen står tjänstefieringen av trafiken och integrerade servicepaket. Avsikten är att med hjälp av de nya tjänsterna inom trafiksektorn höja trafiksystemets produktivitet och effektivitet och göra trafiksystemet mer miljövänligt genom att förbättra energieffektiviteten. De olika aktörerna inom trafiksystemet utvecklar i accelererande fart nya, helt eller delvis digitala tjänster för trafikanterna, som i sin tur aktivt tar dem i bruk.

Ett mål med bildandet av ett statligt trafikledningsbolag är att förbättra användbarheten för information som anknyter till trafiksystemet. Avsikten med det är att påskynda utvecklingen och tillväxten av nya tjänster och digitala trafikekosystem som baserar sig på trafikinformation. Det bolag som ska bildas och de insatserna bolaget gör för att utveckla en digital tillväxtmiljö för trafiken samt de nya digitala trafik tjänster som bolaget själv erbjuder kan därigenom såväl direkt som indirekt bidra till minskade trafikrelaterade miljöolägenheter. Det finns dock anledning att framhålla att det än så länge finns väldigt litet detaljerad forskningsdata eller uppskattningar av vilken miljönytta de nya tjänsterna medfört i Finland. Till följd av skillnaderna i verksamhetsmiljö är det svårt att tillämpa de uppskattningar som gjorts i andra länder på förhållandena i Finland. Man har dock kunnat påvisa ett klart samband mellan digitaliseringen av trafiken och de positiva konsekvenserna för trafiken och miljön.

4.5 Samhälleliga konsekvenser

Trafikledningsbolaget erbjuder operativa trafikledningstjänster och dynamisk trafikinformation för ett vitt spektrum av aktörer. Reformen syftar till kompatibilitet mellan trafikledningen och andra tjänster som bygger på resekedjeinformation. Det gynnar betingelserna för logistikintensiva företag och servicen för allmänheten särskilt i trafikintensiva stadsområden. Samtidigt stärker det också möjligheterna att erbjuda tjänster i glesbygdsområden och stöder därigenom regionutvecklingen.

Bolagets strategiska avtalspartner i fråga om tjänsterna är Trafikverket. Det är därför viktigt att se till att kontakten mellan bolaget och den kund som använder tjänsterna bevaras också på detta område.

Centraliseringen av utvecklingsarbetet och utvecklingsresurserna samt de förbättrade investeringsmöjligheterna effektiviserar verksamheten jämfört med den tidigare verksamhetsmodellen. De förbättrade investeringsmöjligheterna stöder också beredskapen inför cyberhot bland annat genom att hanteringen av informationstillgångarna effektiviseras och resurser kan satsas på detta område.

Bolagsformen ger bättre förutsättningar att utifrån kundbehoven och i samverkan med andra branschaktörer utveckla nya, avgiftsbelagda tilläggstjänster inom trafikstyrning och trafikledning. Bolagiseringen ger också möjlighet att utveckla smidigare och förmånligare kundorienterade och lättillgängliga tjänster.

Bolagiseringen utgör en möjlighet att effektivisera verksamheten och skapa bättre villkor för utvecklingsarbetet. Finansieringsmöjligheterna blir mångsidigare och samarbetet mellan tjänsteleverantören och användarna förenklas när bolagen i framtiden samarbetar direkt med varandra. Utvecklingen av tjänster kräver också ett nytt slag av servicekompetens.

Konsekvenser för informationssamhället

I framtiden kommer trafiksystemet att utgöra en samverkande helhet bestående av trafik- och kommunikationsnätverk, tjänster och information. Det ger bättre förutsättningar för att svara på de allt mer varierande behoven hos samhället och trafikanvändarna, såväl de enskilda som företagen. Målet är att utnyttja de tillgängliga resurserna klokt, öka produktiviteten och välfärden och skapa betingelser för ny affärsverksamhet.

Regeringens mål är att med hjälp av intelligenta lösningar och kompetens lyfta Finland till världstoppen i fråga om trafiksystemets effektivitet och framtidens trafik tjänster. Vi har en utmärkt plattform för detta i Finland; ett stabilt samhälle, hög IT-kompetens, högklassig och väl täckande kommunikationsinfrastruktur och hög användarvolym i fråga om smarttelefoner. Intelligenta transportsystem utgör en ny och starkt växande tjänstemarknad. Avsevärda tillväxtförväntningar ställs på utvecklingen och exporten av affärsverksamhet som uppstår kring hanteringen av digitala trafik tjänster och digital trafikinformation. Finland har stark kompetens på detta område. IKT-branschen står för en betydande del av Finlands bruttonationalprodukt. Såväl den tekniska utvecklingen som internets karaktär av en slags gränslös produktionsfaktor har öppnat upp möjligheter för finländska företag att gå ut på den internationella marknaden och mycket snabbt och till jämförelsevis låga rörliga kostnader omsätta sina idéer till större affärsverksamhet på nya marknadsområden.

Målet med bolagiseringen av trafikledningsfunktionerna är att göra informationen mer tillgänglig och påskynda utvecklingen av och tillväxten för ny affärsverksamhet som bygger på information. Det förväntas att den data som uppstår och samlas in i samband med trafikledningen kan betjäna hela samhället effektivare än tidigare. Bolagiseringen skapar förutsättningar för ny företagsverksamhet inom branscher som utnyttjar information och digitala lösningar, vilket genererar nya arbetstillfällen och därigenom höjer sysselsättningen inom sektorn.

Bolaget strävar efter automatisering av trafiken genom att utveckla datasystemen och ledningsverksamheten. Centraliseringen av utvecklingsarbetet och utvecklingsresurserna samt de för-

bättrade investeringsmöjligheterna effektiviserar verksamheten jämfört med den tidigare verksamhetsmodellen. De förbättrade investeringsmöjligheterna stöder också beredskapen inför cyberhot bland annat genom att hanteringen av informationstillgångarna effektiviseras och genom att tillåta mer omfattande satsningar på utveckling av dataskyddet.

Basteknologier inom trafiken och kommunikationen utvecklas på en global nivå. Finland har särskilt goda möjligheter att stiga fram som en föregångare när det gäller att snabbt införa och effektivt tillämpa nya lösningar. Finland har också naturliga förutsättningar att få till stånd sektoröverskridande lösningar. Den nu aktuella bolagiseringen syftar till att utgöra ytterligare ett stöd för detta. I det framtida trafiksystemet styrs rese- och transportvalen via intelligenta system, och skräddarsydda tjänster som motsvarar kundernas behov produceras med hjälp av information och öppna gränssnitt. Trafikledningsbolaget inrättas för detta syfte, och bolaget har utmärkta möjligheter att stödja utvecklingen av de ekosystem som uppstår genom den digitala trafiken, eftersom bolaget erbjuder en mängd trafikaktörer information som används i och uppstår inom trafikledningen. Bolaget förädlar också information som kan utnyttjas av andra tjänsteleverantörer. Bolaget och aktörerna inom trafiksektorn strävar till att genom ett nära och utpräglat interaktivt samarbete öka den totala trafikmarknaden på ett sätt som gagnar hela sektorn. Samarbetet syftar också till att stärka tillväxten för Finlands digitala och automatiska trafikekosystem och betingelserna för företagen inom trafiksektorn. Det intelligenta trafikekosystemet baserar sig på en friktionsfri växelverkan mellan samtliga aktörer inom trafiksektorn samt på att delfaktorerna i ekosystemet håller hög kvalitet. Bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsfunktioner ska främja utnyttjandet av trafikrelaterad information, uppkomsten av ny affärsverksamhet och trafikstyrning på trafiksystemsnivå. Det bidrar till och påskyndar utvecklingen av ett digitalt trafikekosystem. Finland ska vara en föregångare och bygga upp det bästa möjliga ekosystemet. Om det lyckas kan Finland utveckla sina trafik- och kommunikationslösningar till konkurrensfördelar som bygger på konkurrenskraftig kompetens, samt konkurrenskraftiga produkter och tjänster.

5 Beredningen av ärendet

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Ett av spetsprojekten i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram är att genom lagstiftningsåtgärder skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Målet är enligt regeringsprogrammet att skapa en gynnsam miljö för digitala tjänster och nya affärskoncept. Spetsprojektet syftar till att lagstiftningen och verksamhetsmiljön i övrigt ska stödja uppkomsten av innovationer och tjänster. Avsikten är också att utnyttja massdata och robotiseringen för att generera ny affärsverksamhet och ny praxis.

Kommunikationsministeriet tillsatte den 25 april 2017 ett projekt (LVM/891/03/2017) för beredning av behövliga propositioner i samband med översynen av ministeriets förvaltningsområdes ämbetsverksstruktur och bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsuppgifter. Projektet grundar sig på en förstudie som lämnades till kommunikationsministeriet den 17 februari 2017. Arbetsgruppen bakom förstudien föreslog att Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket samt Trafikverkets myndighetsuppgifter sammanslås till ett enda ämbetsverk. I en separat utredning föreslogs det att Trafikverkets trafikledningsfunktioner bolagiseras till ett av staten helägt specialbolag. Trafikverket i övrigt skulle fortsätta som ämbetsverk med ansvar för trafikledningsnätet. Meteorologiska institutets affärsekonomiska verksamhet skulle gå vidare vid Meteorologiska institutet. Förstudien blev föremål för ett omfattande remissförfarande. Remissyttrandena välkomnade i tämligen stor utsträckning de mål som nämndes i förstudien och de ansågs utgöra en god utgångspunkt för reformen.

Regeringens finanspolitiska ministerutskott beslutade den 13 juni 2017 att de trafikledningsfunktioner för väg-, sjö- och järnvägstrafiken som i dag sköts av Trafikverket ska ombildas till ett statligt aktiebolag med start den 1 januari 2019. Propositionen har gjorts upp utifrån dessa riktlinjer.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag har beretts i en arbetsgrupp med uppgift att bereda bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna och som ett led i ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. I arbetsgruppen ingick företrädare för kommunikationsministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Air Navigation Services Finland Oy och Finrail Oy samt för de organisationer som företräder Trafikverkets personal, det vill säga Förhandlingsorganisationen för offentliga sektorns utbildade FOSU rf, Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL och Löntagarorganisationen Pardia rf. En mer detaljerad beredning har även utförts i undergrupper som behandlat särskilda frågor i anknytning till trafikledningen samt i tvärsektorieella samarbetsgrupper tillsammans med säkerhetsmyndigheterna. Den arbetsgrupp som berett bolagiseringen har under beredningen hört åtskilliga intressentgrupper bland annat vid diskussionsmöten som ordnats vid Trafikverkets trafikstyrningscentraler för respektive trafikform.

Samordningsgruppen för regionalisering förordade vid sitt möte den 27 februari 2018 att någon placeringsutredning inte görs i fråga om ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, inklusive bildandet av trafikledningsbolaget.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet på basis av den ovan nämnda omfattande arbetsgruppsberedningen.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utkastet till proposition har varit ute på omfattande remiss, och kommentarer om utkastet har fritt kunnat lämnas via portalen utlåtande.fi. Yttrande begärdes av över hundra instanser, däribland ministerier och myndigheter med anknytning till sektorn, Trafikverket, personalorganisationer, näringslivsrepresentanter och andra centrala intressentgrupper. Det kom in 61 utlåtanden, varav 33 från offentliga och 28 från privata remissinstanser. Positiva yttranden gavs av 18 instanser, medan 33 förhöll sig neutralt och 10 framförde reservationer eller var negativt inställda till utkastet. Också de remissyttranden som lämnats in efter den fastställda tiden beaktades i den fortsatta beredningen.

Yttrandena tog ställning till framför allt fyra centrala teman: bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna, det planerade bolagets agerande på marknaden, kostnaderna för tjänsterna och öppenheten i fråga om informationen.

Många remissinstanser ansåg att bolagiseringen och målen för propositionen var värda understöd. Bolagiseringen bedöms stödja utvecklingen av den digitala trafiken, eftersom bolaget kan erbjuda trafikaktörerna information som uppstår i verksamheten. Välkomna mål är också utnyttjandet av de i trafikledningen insamlade datalagren för att utveckla innovativa lösningar och nya former av produktion av nyttigheter samt för att generera ny företagsverksamhet. Reformen ansågs minska en trafikledsorienterad silobildning och bidra till en övergång till en övergripande service där man fokuserar på kundcentrerade och fungerande resor och transporter. Bo-

lagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna skapar också ökad klarhet i den organisatoriska uppdelningen mellan å ena sidan förvaltningsområdets myndighetsuppgifter som innebär utövning av offentlig makt och å andra sidan de faktiska förvaltningsuppgifterna.

Flera privata aktörer anser att en företagsekonomiskt baserad verksamhetsmodell ger bättre möjligheter att sköta den operativa verksamheten och göra långsiktiga investeringar i system, så att trafik kvaliteten i hela trafik kedjan förbättras och i högre grad motsvarar kundernas behov. Utifrån erfarenheter från en bolagisering kunde aktiebolaget effektivisera upphandlingen och utnyttjandet av personal- och materielresurserna och samtidigt höja servicenivån och tillfredsställelsen hos såväl kunderna som personalen.

Vissa remissinstanser konstaterade att det i de uppgifter som ska överföras till bolaget också ingår offentliga förvaltningsuppgifter. Med stöd av 124 § i grundlagen bör särskild uppmärksamhet fästas vid prövningen av och motiven till att en överföring av dessa uppgifter är ändamålsenlig, och motiven bör preciseras på denna punkt. Några remissinstanser ansåg att de nuvarande trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna bör ordnas som myndighetsuppgifter som sköts av ett ämbetsverk och att investeringarna kan skötas via statsbudgeten.

I yttrandena framkom två slag av mål för bolagets verksamhet på marknaden. En del remissinstanser ville begränsa bolagets verksamhet på den i dag konkurrensutsatta marknaden, förhindra uppkomsten av en aktör med monopol eller begränsa verksamheten till dagens form av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster eller till trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som enbart kan ges till myndigheter. Å andra sidan önskade en del uttryckligen att bolaget kommer att stödja uppkomsten av ett ekosystem inom sektorn samt att bolaget bidrar till att möjliggöra och skapa en ny och större marknad för digital trafikledningsinformation och genom sin verksamhet främjar den internationella tillväxten för samtliga företag inom sektorn.

En del av remissinstanserna ansåg att den föreslagna modellen hotar leda till en monopolsituation, där en enda aktör har ett monopol som grundar sig på information och omfattande investeringar. Det nya bolagets lagstadgade skyldigheter och dess övriga verksamhet måste avgränsas och preciseras så att det inte uppstår konkurrensproblem. Det bör i propositionen preciseras hur det ska göras möjligt att skapa ett marknadsbaserat tjänsteekosystem kring det bolag som ska bildas och hur man ska förhindra marknadsstörningar. Propositionen bör i högre grad beakta perspektiven i tillväxtprogrammet för trafiksektorn 2018–2022, de redan befintliga privata företagens verksamhet och utveckling samt regeringsprogrammet mål att främja konkurrenskraften på internationell nivå.

Ett tredje, mer omfattande frågekomplex som togs upp i yttrandena var oron över att bolagiseringen leder till att kundernas nuvarande kostnader stiger eller att tjänster som i nuläget är kostnadsfria blir avgiftsbelagda. I flera yttranden konstaterades det att ändringen inte får leda till att kostnaderna för tjänsterna stiger eller till nya avgifter eller försvagad servicenivå för kunderna, allmänheten eller myndigheterna.

I flera yttranden framfördes en oro för att bolagsformen kan äventyra öppenheten för informationen och i verksamheten. Det får inte uppstå en situation där information och verksamhet som tidigare har varit offentlig försvinner, kontrolleras av bolaget och rentav blir bolagsegendom som kan säljas. Vidare aktualiserades säkerställandet av företagens affärshemligheter och att den digitala trafikinformation som utnyttjas inom forskningen bevaras öppen och tillgänglig till låg kostnad.

Bolagiseringen får inte heller äventyra dagens smidiga och öppna informationsutbyte mellan myndigheterna, eftersom detta utbyte underlättar och effektiviserar samtliga parter verksamhet. I remissyttrandena framfördes klart vikten av att det nuvarande myndighetssamarbetet (METO och TiTO) fortsätter trots reformen. Propositionen bör bättre analysera tillgången till och delningen av information mellan bolaget och myndigheterna, så att onödiga problem i framtiden kan undvikas i kritiska situationer. Dessutom förutsattes det med hänvisning till offentlighetslagen att bolaget måste hantera konfidentiell information så att informationen med säkerhet förblir konfidentiell.

Remissinstanserna fäste också uppmärksamheten vid propositionens konsekvenser för personalen och personalens ställning i samband med bolagiseringen, vid frågor som anknyter till försörjningsberedskapen, beredskapen och förberedelser, kontinuiteten för samarbetet med aktörerna inom lokaltrafiken i Helsingforsregionen samt kommunikationsministeriets dubbla roller, det vill säga att ministeriet svarar för såväl ägarstyrningen av bolaget som resultatstyrningen av Trafikverket.

Med anledning av de inkomna yttrandena har målen för och det ändamålsenliga i bolagiseringen beskrivits mer utförligt på ett flertal punkter i propositionsmotiven. Samma gäller bolagets ställning som marknadsaktör och bolagiseringens konsekvenser i anknytning till trafikledningens digitala affärs ekosystem. Motiven är nu tydligare i fråga om bolagiseringens konsekvenser för myndigheternas kostnader, informationens öppenhet, hanteringen av konfidentiell myndighetsinformation samt konsekvenserna för personalen. Vidare har bolagiseringen bedömts med avseende på reglerna för statligt stöd.

Till följd av remissyttrandena har motiven till lagstiftningsordning preciserats och utvidgats.

När det gäller förslaget till ändring av järnvägslagen har beredarna vid den fortsatta beredningen stannat för en mer begränsad lösning än i det remitterade utkastet. Till följd av att styrningen av järnvägstrafiken bolagiseras föreslås nu en minimal paragrafändring som följer direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet (EU) 2016/2370. Kommunikationsministeriet har samtidigt med denna proposition berett en totalreform av järnvägslagen till följd av genomförandet av EU:s fjärde järnvägspaket. Regeringens proposition med förslag till en ny lag om spårbunden trafik är för närvarande på remiss och avsikten är att propositionen ska lämnas till riksdagen i början av hösten 2018. Den nya lagen är avsedd att ersätta den gällande järnvägslagen den 1 januari 2019.

På grundval av remissyttrandena från inrikesministeriet och Gränsbevakningsväsendet och efter diskussioner med dem har den ansvariga myndighet som avses i bestämmelserna om mottagande av fartyg på skyddade platser i 20 b § och 20 c § i lagen om fartygstafikservice ändrats från Trafikverket till Gränsbevakningsväsendet.

Dessutom har det till följd av remissyttrandena gjorts detaljerade ändringar och preciseringar i vissa paragrafer och till dem anknytande motiv i fråga om lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag, lagen om fartygstafikservice (623/2005), territorialövervakningslagen (755/2000), lagen om transportservice (320/2017) och järnvägslagen (304/2017).

6 Samband med andra propositioner

6.1 Omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Regeringen har lämnat riksdagen en proposition om ändring av lagen om transportservice (lagens andra fas, RP 145/2017 rd). De ändringar som föreslås där påverkar hur målen för bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna kommer att uppnås. Som anknytande lagförslag ingår i den propositionen ett förslag till lag om ändring av lagen om transportservice, i vilket det finns bestämmelser som gäller styrning av vägtrafiken och om datalager inom trafikledningen och som anknyter till bolagiseringen.

Regeringen har lämnat riksdagen en proposition om ändring av lagar som har samband med genomförandet av Europeiska unionens direktiv om nät- och informationssäkerhet (RP 192/2017 rd). De ändringar som föreslås där påverkar hur målen för bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna kommer att uppnås. Som anknytande lagförslag ingår i den propositionen lagar om ändring av lagen om fartygstrafikservice och lagen om transportservice. I de lagförslagen ingår ändringar som följer av ändringarna av lagar som har samband med genomförandet av Europeiska unionens direktiv om nät- och informationssäkerhet.

Regeringen har lämnat riksdagen en proposition till lagar om ändring och temporär ändring av räddningslagen och till vissa andra lagar (RP 18/2018 rd). De ifrågakvarande lagarna gäller uppgifter som också har konsekvenser för ett specialbolags verksamhet.

6.2 Propositionens förhållande till självstyrelselagen för Åland

I 18 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) föreskrivs om Ålands lagstiftningsbehörighet. Punkterna 20–22 i den paragrafen är centrala med avseende på den nu aktuella propositionen. Punkterna gäller postväsendet samt rätt att utöva rundradio- och televisionsverksamhet inom landskapet, vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken samt näringsverksamhet. Enligt 27 § i självstyrelselagen hör handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten samt luftfart till rikets lagstiftningsbehörighet.

I den här propositionen behandlas en ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag och de ändringar i sektorlagstiftningen som följer av bolagiseringen. På Åland erbjuder Trafikverket VTS-tjänster endast på farleder för handelssjöfarten och infarterna till dessa farleder. En del av landskapets handelssjöfarts farleder i klass II ligger utanför VTS-tjänstens område. Tjänsten tillhandahålls inte på grunda farleder för nyttotrafik eller båttrafikleder.

Yttrande om propositionen har begärts in av Ålands lagting och Ålands landskapsregering. Landskapsregeringen hade inget att anmärka på propositionen.

Propositionen har inga konsekvenser för Ålands självstyrelse.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag

1 §. Aktiebolag under bildning. Enligt 1 mom. ska Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster med tillhörande egendom, immateriella rättigheter och affärsverksamhet överföras till ett aktiebolag som ska bildas. Bolagets verksamhetsområde ska omfatta trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för sjö-, järnvägs- och vägtrafik och relaterade trafikledningstjänster samt insamling, hantering och utnyttjande av information i samband med dem. Bolagets främsta uppgift ska vara att säkerställa smidigheten och säkerheten i sjötrafiken, järnvägstrafiken och vägtrafiken. Bolaget fullgör denna uppgift genom att tillhandahålla tjänster som anknyter till trafikledning. Bolagets specialuppgift föreslås vara att ansvara för att säkerhetsmyndigheterna tillhandahålls fartygstrafikservice, styrningstjänster för järnvägstrafik och styrningstjänster för vägtrafik i en sådan omfattning som är motiverad för skötseln av deras lagstadgade tjänsteuppdrag. Bolaget ska också samla och öppna information, skapa möjligheter för ny affärsverksamhet på marknaderna baserad på automation och mera omfattande utnyttjande av information. Avsikten är att man via bolagets verksamhet ska kunna bidra till att den marknad som byggs upp kring digitaliseringen av trafiken och kring trafikautomationen utvecklas på ett sätt som så övergripande som möjligt betjänar det finländska näringslivets verksamhet, transporter och medborgarnas rörlighet. Bolaget ska också kunna bedriva verksamhet utomlands.

Enligt 2 mom. ska staten teckna samtliga aktier när aktiebolaget bildas.

2 §. Överlåtelsefullmakt. Enligt paragrafen bemyndigas statsrådet att till det aktiebolag som avses i 1 § 1 mom. överlåta den egendom och de immateriella rättigheter som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har i sin besittning samt dess affärsverksamhet. Överlåtelsefullmakten täcker således Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i befintligt skick med tillgångar och skulder. I enlighet med detta ska statsrådet bemyndiga kommunikationsministeriet att ta hand om överlåtelsearrangemangen.

3 §. Överlåtelsevillkor. Enligt 1 mom. ska statsrådet bestämma vilken egendom som ska överlåtas, dess värde och överlåtelsevillkoren. Överlåtelsen sker med stöd av statsrådets fullmakt genom ett särskilt överlåtelsebrev, där den förmögenhet som överlåts specificeras. Statsrådet ska också bestämma om övriga arrangemang som gäller överlåtelsen av egendomen och bildandet av aktiebolaget.

Enligt 2 mom. ska statsrådet bestämma vilken del av egendomen som ska överlåtas mot aktier i aktiebolaget. Apportegendomen överförs när bolaget inleder sin verksamhet efter det att lagen har trätt i kraft.

Enligt 3 mom. ska statens lån till bolaget kunna stå utan säkerhet till det kapitalbelopp som motsvarar statens lån för Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänsters funktioners egendom vid tidpunkten för överlåtelsen

4 §. Beskattning. I 1 mom. föreskrivs det om de värden på anläggningstillgångar och andra tillgångar som utgör avskrivningsgrund för det övertagande bolaget. Bolagiseringen jämförs i sak med den verksamhetsöverlåtelse som avses i 52 d § i lagen om beskattning av inkomst av

näringsverksamhet. Den verksamhet med trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som nu föreslås bli bolagiserad har inte varit skattepliktig näringsverksamhet inom Trafikverkets verksamhet, och därför behöver det inte särskilt anges att den nämnda bestämmelsen ska tillämpas på bolagiseringen. Vid bolagiseringen ska dock principerna om verksamhetsöverlåtelse iaktas i tillämpliga delar och ska kontinuitetsprincipen tillämpas.

Inte heller 52 d § 3 mom. i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet ska vara direkt tillämpligt på bolagiseringen. Enligt det momentet gäller att vid beskattningen av det övertagande bolaget räknas som avdragbar anskaffningsutgift för den överförda egendomen den vid beskattningen av det överlåtande bolaget oavskrivna delen av anskaffningsutgiften. Enligt förslaget föreskrivs det därför separat om de värden som det övertagande aktiebolaget kan göra avskrivningar på. Det aktiebolag till vilket funktionerna överförs är precis som alla andra aktiebolag skyldigt att betala skatt på alla sina inkomster. Eftersom det inte är motiverat att det övertagande aktiebolaget kan börja göra avskrivningar exempelvis till gängse värden, föreslås det att när medel som hänfört sig till den skattskyldiges tidigare skattefria verksamhet överförs till den beskattningsbara verksamheten ska bokföringsvärdet för finansierings-, omsättnings- eller anläggningstillgångar betraktas som anskaffningsutgift. Detta gäller all egendom som överförs till aktiebolaget, eftersom det inte går att påvisa tidigare oavskrivna anskaffningsutgifter i beskattningen för den egendom som överförs.

Till det övertagande bolaget överförs i samband med arrangemanget alla tillgångar, skulder, ansvarsförbindelser och personal med anknytning till de funktioner som bolagiseras samt anställda.

I 2 mom. föreskrivs det om överlåtelseskatt som rör aktiebolaget under bildning. Enligt momentet ska aktiebolaget inte vara skyldigt att betala överlåtelseskatt på överlåtelse av fastighet eller värdepapper i samband med den överlåtelse som avses i 1 och 2 §. Den föreslagna skattefriheten motsvarar till sin omfattning skattefriheten enligt 43 § 1 mom. i lagen om överlåtelseskatt. Något ansökningsförfarande enligt bestämmelsen behövs dock inte, eftersom det kan anses vara klart att villkoren för skattefrihet är uppfyllda i detta fall.

Inga värdepapper överförs till det under bildning varande aktiebolaget. De fastighetstillgångar som överförs gäller några land- och vattenområden samt byggnader som tjänar sjötrafik- och järnvägstrafikledningen. Värdet av de fastighetstillgångar som överförs är litet i förhållande till annan egendom som överförs.

5 §. Ansvar för förbindelser. Efter det att egendomen har överförts till aktiebolaget svarar aktiebolaget enligt det föreslagna 1 mom. för de låne-, borgens-, anskaffnings- och leveransavtal samt andra förbindelser som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har ingått under sin verksamhetstid och som gäller den egendom och affärsverksamhet som överlåts till aktiebolaget. Den kommande bolagiseringen nämns i de avtal som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ingår före bolagiseringen.

Eftersom gäldenären kan bytas ut endast med borgenärens samtycke föreskrivs det i 2 mom. att staten fortfarande ska ansvara sekundärt för sådana förpliktelser som föregick bildandet, om man inte kommer överens om något annat. Genom bestämmelsen säkerställs det att verksamheten och tillhandahållandet av tjänster fortgår i samband med bolagiseringen.

6 §. Verksamhetens kontinuitet i förvaltningsärenden. I enlighet med 1 mom. ska förvaltnings- och förvaltningsprocessbeslut som gäller rätt, fördel eller skyldighet i anslutning till den egendom och affärsverksamhet vid Trafikverket som överlåts till aktiebolaget som bildas förbli

i kraft så att besluten till den del de gäller den egendom och affärsverksamhet som överläts utan särskilt beslut gäller aktiebolaget. Det aktiebolag som bildas efter bolagiseringen har således samma ställning som den helhet som överläts från Trafikverket hade haft.

I fråga om förvaltningsärenden som är anhängiga gäller enligt det föreslagna 2 mom. att aktiebolaget i förvaltningsärenden och i förvaltningsrättskipningen ska träda i Trafikverkets ställe utan särskilt beslut. Enligt momentet ska kontinuiteten i förvaltnings- och förvaltningsprocessbeslut för tydlighetens skull vara tryggad också i ärenden som är anhängiga.

7 §. Personalens ställning. I paragrafen föreskrivs det om hur personalens ställning ordnas i samband med bolagiseringen.

Bestämmelser om personalens ställning vid överlåtelse av rörelse finns i 2 kap. i statstjänstemannalagen (750/1994) när det gäller anställda i tjänsteförhållande och i 1 kap. i arbetsavtalslagen (55/2001) när det gäller anställda i arbetsavtalsförhållande.

Det är frågan om överlåtelse av rörelse, och därför ska de anställda i tjänste- och arbetsavtalsförhållande som sköter de uppgifter som överförs, vid den nya lagens ikraftträdande övergå till anställning i arbetsavtalsförhållande hos statens trafikledningsbolag under bildning. Visstidsanställd personal ska övergå till bolaget för den tid som deras visstidsanställning varar. För dessa personers del anses anställningsförhållandet ha fortgått utan avbrott med avseende på anställningsförmånerna.

På arbetstagarna och anställningsvillkoren vid bolaget tillämpas vad som föreskrivs i eller med stöd av lag och vad som har överenskommit i ett kollektivavtal eller arbetsavtal som är bindande för bolaget.

Enligt 5 f § 3 mom. i statstjänstemannalagen är förvärvaren skyldig att iakttäta det tjänstekollektivavtal som gäller vid tidpunkten för överlåtelsen så som föreskrivs i 5 § i lagen om kollektivavtal (436/1946).

Med stöd av 5 e och 5 f § i statstjänstemannalagen kommer de rättigheter och skyldigheter som arbetsgivaren har med anledning av de tjänsteförhållanden som gäller vid tidpunkten för överlåtelsen att övergå på förvärvaren. Detta gäller dock inte de rättigheter och skyldigheter som uttryckligen följer av ett tjänsteförhållande och som inte är utmärkande för ett arbetsavtalsförhållande när en tjänsteman övergår till anställning i arbetsavtalsförhållande hos förvärvaren. Arbetsavtalslagens bestämmelser om överlåtelse av rörelse ska tillämpas till den del det är frågan om anställda i arbetsavtalsförhållande.

Den som arbetar i uppgifter som överförs får utan iakttagande av den uppsägningstid som annars tillämpas eller oavsett uppsägningstidens längd säga upp sitt tjänste- eller arbetsavtalsförhållande så att det upphör vid tidpunkten för överföringen.

8 §. Ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft den 20 .

För tydlighetens skull föreskrivs det i det föreslagna 2 mom. att statsrådet ska få vidta åtgärder som krävs för verkställigheten av lagen innan lagen träder i kraft. Innan lagen träder i kraft ska statsrådet få vidta åtgärder som avses i 1 och 2 § och på vilka 3 och 4 § tillämpas. Bolagsordningen får fastställas och bolaget får införas i handelsregistret. Avsikten är att på detta sätt säkra att det inte före lagens ikraftträdande finns några lagtekniska hinder för registrering

av det bolag som bildas, för beslut om överlåtelse av egendom eller för juridiska och ekonomiska åtgärder och beslut i samband med beredningen av bolagiseringen.

1.2 Territorialövervakningslagen

24 a §. *Uppgifter som ska skötas av leverantören av fartygstrafikservice, den utsedda leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering.* Med anledning av bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsfunktioner föreslås det att paragrafen kompletteras så att den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice åläggs skyldighet att bistå territorialövervakningsmyndigheterna genom att inom sitt verksamhetsområde sköta sådana uppgifter som avses i territorialövervakningslagen. En leverantör av fartygstrafikservice i form av ett aktiebolag ska inte vara en territorialövervakningsmyndighet enligt territorialövervakningslagen men ska ha operativa uppgifter inom sitt verksamhetsområde. Enligt bestämmelsen kan leverantören av fartygstrafikservice inte anförtros sådana uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt. Motsvarande tillägg föreslås också i paragrafens rubrik. Vidare föreslås det att hänvisningen till territorialövervakningsuppgifter stryks i rubriken och ersätts med termen uppgifter.

När leverantören av fartygstrafikservice bistår territorialövervakningsmyndigheterna på det sätt som anges i paragrafen utför leverantören en offentlig förvaltningsuppgift av teknisk och operativ natur. Det handlar närmast om faktisk förvaltningsverksamhet. Rättsskyddsgarantierna bygger då på att regleringen är exakt och relevant, personalen är utbildad och uppfyller kompetenskraven samt på att verksamheten övervakas tillräckligt. Uppgifterna är inte förenade med i strafflagen avsedd utövning av offentlig makt.

24 b §. *Anmälan om territorieförseelser och territoriekränkningar.* Med anledning av bolagiseringen av Trafikverkets trafikledningsfunktioner föreslås det att paragrafen kompletteras så att leverantören av fartygstrafikservice åläggs skyldighet att till territorialövervakningsmyndigheterna anmäla territoriekränkningar eller förseelser som leverantören har upptäckt under sin verksamhet. Leverantören ska också med till buds stående medel vidta åtgärder för att förhindra kränkningar. Kommunikationsministeriet och försvarsministeriet ska komma överens om grunderna för de praktiska arrangemangen för territorialövervakningsuppdrag.

24 c §. *Tryggande av ett statsluftfartygs territorialövervakningsuppdrag och territorialövervakningsuppdrag på havsområden.* Ett nytt moment som gäller tryggande av territorialövervakningsuppdrag på havsområden föreslås bli fogat till paragrafen. I en flexibel användning av havsområden ingår att området kan användas av alla som behöver det. Vissa verksamheter kräver emellertid att ett havsområde av en viss omfattning reserveras för exklusiv användning eller för ett speciellt ändamål under en viss tid, vilket kan bero på exempelvis de risker som hänförs till verksamheten samt på behovet att försäkra sig om att dessa verksamheter på ett effektivt och tryggt sätt avskiljs från annan sjötrafik som inte deltar i verksamheten. I synnerhet statsfartygstrafiken är förenad med situationer där den trafiken har förtur och det finns behov av att begränsa övrig trafik i motsvarande grad. En situation av denna typ är exempelvis brådskande handräddning, ett räddningstjänstuppdrag eller passage som sammanhänger med territorialövervakningen. Motsvarande tillägg föreslås också i paragrafens rubrik.

Den främsta metoden att trygga ett statsfartygs territorialövervakningsuppdrag är att anpassa behovet att använda havsområdet för det statsfartyg som utför ett

territorialövervakningsuppdrag med den övriga fartygstrafikens behov genom de prioriteringsarrangemang som gäller användningen av havsområdet samt vid behov genom utredningar som inriktas på den övriga trafiken så att begränsningar gällande fartygstrafiken ska kunna undvikas. Denna handlingsmodell är utgångspunkten för territorialövervakningsmyndigheten och de aktörer som bistår den. Vid behov kan emellertid den övriga fartygstrafiken begränsas genom tillfälliga begränsningar i användningen av fartygstrafiken vilka Trafikverket förordnar och leverantören av fartygstrafikservice verkställer i en situation där ett territorialövervakningsuppdrag inte kan tryggas med normala åtgärder som gäller val av rutter och passage för den övriga fartygstrafiken.

Med ett statsfartyg som utför ett territorialövervakningsuppdrag avses ett statsfartyg eller ett annat militärt fartyg som har förordnats till ett uppdrag för att övervaka och trygga den territoriella integriteten samt ett fartyg som förordnats för att sammanställa en lägesbild eller samla in information som behövs för att trygga den territoriella integriteten.

Det är frågan om normal verksamhet mellan Trafikverket, leverantören av fartygstrafikservice och territorialövervakningsmyndigheten. Det är ändamålsenligt att i lagen ta in en uttrycklig bestämmelse om verksamheten. Samtidigt preciseras den reglering som gäller uppgifterna för leverantören av fartygstrafikservice.

Allmännare bestämmelser om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer finns i 17 § i lagen om fartygstrafikservice. I jämförelse med regleringen i territorialövervakningslagen är regleringen i lagen om fartygstrafikservice allmän reglering. Territorialövervakningen är en konkret uppgift som ingår i försvaret. Det är motiverat att det också i territorialövervakningslagen uttryckligen föreskrivs om den användning av havsområdet som behövs för territorialövervakningsuppdrag.

26 §. Temporärt avbrytande av sjötrafik. Det föreslås att 2 mom. ändras genom en bestämmelse om att innan ett beslut enligt 1 mom. fattas ska försvarsministeriet kunna höra den i lagen om fartygstrafikservice avsedda leverantören av fartygstrafikservice. Det ska också informeras om beslutet så att parterna känner till det så bra som möjligt. Sjöfartsmyndigheterna och leverantören av fartygstrafikservice ska svara för informationen om beslutet och delta i verkställigheten av det.

Ett nytt 3 mom. föreslås bli fogat till paragrafen. Enligt momentet ska leverantören av fartygstrafikservice genomföra de begränsningar av sjötrafiken som försvarsministeriet eller sjöfartsmyndigheterna bestämt och övervaka att de iakttas. Den övervakning som leverantören av fartygstrafikservice ska utföra innebär att leverantören ska informera fartygen om de begränsningar som försvarsministeriet har utfärdat. Leverantören av fartygstrafikservice ska rapportera till försvarsministeriet och sjöfartsmyndigheterna om den upptäcker avvikelser i iakttagandet av begränsningarna. Den föreslagna ändringen påverkar inte försvarsministeriet nuvarande uppgifter eller ansvar.

30 a §. Lägesbild för territorialövervakningen. Det föreslås att 1 mom. kompletteras med en bestämmelse om försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets rätt att för lägesbilden av leverantören av fartygstrafikservice få uppgifter om sjötrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen.

Territorialövervakningsmyndigheterna övervakar sjötrafiken och flygverksamheten särskilt i Finlands sjö- och kustområden samt i närområdena till dem med sådana tekniska och andra arrangemang genom vilka man kan förhindra, avslöja och reda ut förseelser mot och

kränkningar av den territoriella integriteten. Vidare är syftet att förhindra verksamhet som äventyrar rikets militära och allmänna säkerhet. För den territorialövervakning som utförs på havsområden svarar försvarsmakten, där uppgiften hör till marinen. Det fasta övervakningsnätet består av radarstationer, övervakningssensorer, observationsstationer och stationer för undervattensövervakning. De observationer som det fasta övervakningsnätet producerar kompletteras med fartygs och luftfartygs rörliga övervakning. Genom övervakningen av havsområdet kan man upptäcka också sådana objekt som inte använder AIS-sändare. Viktiga aktörer inom övervakningen till havs är vid sidan av marinen också Gränsbevakningsväsendet samt i egenskap av leverantör av fartygstrafikservice det bolag med specialuppgifter som bildas när Trafikverkets trafikledningsfunktioner bolagiseras.

Territorialövervakningens marina lägesbild sammanställs av observationer och uppgifter från marinens fasta övervakningsnät samt från Gränsbevakningsväsendets och leverantören av fartygstrafikserviceens radarövervakning. Den kompletteras med radar- och sinnesobservationer från försvarsmaktens övriga trupper och från de myndigheter som är verksamma till havs samt med observationer och uppgifter som leverantören av fartygstrafikservice meddelar och som anknyter till territorialövervakningen. Den bild som de olika övervakningssystemen producerar sammanställs vid marinen till en riksomfattande marin lägesbild för territorialövervakningen, och den förmedlas även till övriga myndigheter som utifrån sina uppgifter har ett behov av att få information.

Också enligt den föreslagna ändrade 18 § i lagen om fartygstrafikservice ska leverantören av fartygstrafikservice till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som leverantören har observerat eller som har anmälts till leverantören.

Det föreslås att 30 a § 1 mom. kompletteras med en bestämmelse om att försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet också ska ha rätt att för lägesbilden av leverantören av fartygstrafikservice avgiftsfritt få uppgifter om sjötrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen. I dagsläget lämnas dessa uppgifter ut av Trafikverket i rollen som VTS-myndighet. För närvarande grundar sig produktionen av uppgifter på en överenskommelse mellan försvarsmakten och Trafikverket. Den nuvarande verksamheten, inklusive producerade tjänster, servicenivåer och uppgifter, kommer att fortgå på samma sätt också efter bolagiseringen. I rollen som beställare av fartygstrafikservice kommer Trafikverket att betala bolaget för kostnaderna för serviceproduktionen. Bolaget kommer inte att börja debitera andra myndigheter separat för service eller informationsutbyte enligt den nuvarande verksamheten. De marina myndigheterna (METO-myndigheterna) ska även i fortsättningen enligt gemensam överenskommelse svara för kostnaderna inom det så kallade METO-samarbetet.

Rätten att få tillgång till uppgifterna bör föreskrivas genom lag i stället för att bygga på ett avtalsförfarande. Den föreslagna bestämmelsen innebär att nuvarande praxis skrivs in i lagen och ändrar inte på de övriga myndigheternas uppgifter. Genom ändringen beaktas bolagiseringen av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, vilken innebär att det bolag med specialuppgifter som bildas övertar upprätthållandet av fartygstrafikservice. Genom det nya tillägget till momentet tryggas också försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets rätt att få information.

30 b §. *Informationsproduktion, förebyggande av farliga situationer och tryggande av fartygstrafiken.* Det föreslås att en ny 30 b § fogas till lagen. Enligt paragrafen ska Trafikverket tillsammans med leverantören av fartygstrafikservice producera information om befintlig och ankommande fartygstrafik på Finlands territorialvatten, förebygga farliga situationer samt trygga smidig fartygstrafik under normala förhållanden, vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

Trafikverket ska övervaka att leverantören av fartygstrafikservice för försvars- och säkerhetsmyndigheterna producerar information om befintlig och ankommande handelsfartygstrafik på Finlands territorialvatten och förebygga farliga situationer. Trafikverket ska också tillsammans med leverantören av fartygstrafikservice trygga en smidig fartygstrafik under normala förhållande, vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

Skyldigheten för Trafikverket och leverantören av fartygstrafikservice bör föreskrivas genom lag i stället för att bygga på ett avtalsförfarande. Den föreslagna bestämmelsen innebär att nuvarande praxis skrivs in i lagen och ändrar inte på de övriga myndigheternas uppgifter. Genom ändringen beaktas bolagiseringen av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, vilken innebär att det bolag med specialuppgifter som bildas övertar upprätthållandet av fartygstrafikservice.

I dagsläget produceras lägesbilden av Trafikverket i rollen som VTS-myndighet. För närvarande grundar sig produktionen av uppgifter på en överenskommelse mellan försvarsmakten och Trafikverket. Den nuvarande verksamheten, inklusive producerade tjänster, servicenivåer och uppgifter, kommer att fortgå på samma sätt också efter bolagiseringen. I rollen som beställare av fartygstrafikservice kommer Trafikverket att betala bolaget för kostnaderna för serviceproduktionen. Bolaget kommer inte att börja debitera andra myndigheter separat för service eller informationsutbyte enligt den nuvarande verksamheten.

34 a §. *Tryggande av användningen av maktmedel i luftrummet och på havsområden.* Det föreslås att ett nytt moment som gäller tryggande av användningen av maktmedel på havsområden fogas till paragrafen.

Rikets territorium övervakas och dess integritet tryggas vid behov genom användning av maktmedel. Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet kan också använda militära maktmedel, med vilket enligt 33 § i territorialövervakningslagen avses sådan användning av maktmedel med krigsmateriel som är slagkraftigare än användningen av militärpersonens personliga vapen. Enligt 34 § i territorialövervakningslagen ska alla nödvändiga åtgärder i syfte att avvärja fientlig verksamhet som medför direkt och allvarlig fara för rikets säkerhet vidtas utan dröjsmål.

Användningen av maktmedel kan orsaka fara och medför därför ett behov av att begränsa annan användning av havsområdet. I paragrafen föreslås det en bestämmelse enligt vilken Trafikverket med hjälp av leverantören av fartygstrafikservice på en territorialövervakningsmyndighets begäran ska begränsa annan användning av havsområdet och bereda statsfartyg obehindrad användning av havsområdet för att trygga användningen av maktmedel enligt 31–33 § i territorialövervakningslagen eller för avvärjande av fientlig verksamhet enligt 34 §. Motsvarande tillägg föreslås också i paragrafens rubrik. Leverantören av fartygstrafikservice ska på begäran av en territorialövervakningsmyndighet exempelvis stänga ett vattenområde, en farled eller en del av en farled eller tillfälligt dirigera fartyg till en ankarplats eller tillbaka till

kaj. Leverantören av fartygstrafikservice ska fullgöra uppgiften på begäran av en myndighet och följa myndighetens anvisningar.

En situation som gäller användning av maktmedel är mycket exceptionell och förmodligen brådskande, vilket innebär att det bör föreskrivas klart och tydligt om alla aktörers skyldigheter.

Den föreslagna bestämmelsen innehåller ett skrivet förfarande som en konkret situation kräver när användningen av maktmedel oundvikligen förutsätter att annan användning av havsområdet begränsas. Det är ändamålsenligt att det i territorialövervakningslagen finns en uttrycklig bestämmelse som ålägger leverantören av fartygstrafikservice att agera tillsammans med territorialövervakningsmyndigheten i en situation som gäller tryggnad av användningen av maktmedel och där det gäller att agera mycket snabbt.

Förslaget preciserar samtidigt den reglering som gäller uppgifterna för leverantören av fartygstrafikservice. I lagen om fartygstrafikservice föreskrivs det dessutom på en allmän nivå om detta, vilket har konstaterats i motiveringen till 24 c §. Det är dock motiverat att också i territorialövervakningslagen ta in reglering gällande den föreslagna konkreta situationsituation som hänför sig till tryggnaden av Finlands suveränitet.

37 §. Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter för ett territorialövervakningsuppdrag. Det föreslås att bestämmelsen om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ändras så att den också gäller för leverantören av fartygstrafikservice. Motsvarande tillägg föreslås också i paragrafens rubrik.

1.3 Lagen om fartygstrafikservice

2 §. Definitioner. Det föreslås att 1 mom. 2 punkten ändras så att det anges att med behörig myndighet avses Trafiksäkerhetsverket. Den föreslagna ändringen i fråga om uppgifterna för den behöriga myndigheten anknyter till 2010 års beslut om överföring av uppgifter och normgivning från kommunikationsministeriet till ämbetsverk inom förvaltningsområdet. Överföringen av uppgifterna från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket stärker den allmänna principen för arbetsfördelningen mellan ministeriet och ämbetsverken, nämligen att ministeriet fokuserar på strategisk planering och styrning och ämbetsverken fokuserar på operativa uppgifter. I de operativa uppgifterna ingår även uppgifterna för den behöriga myndigheten inom sjöfarten. Som behörig myndighet ska Trafiksäkerhetsverket ansvara för att fartygstrafikservice ordnas på platser som är kritiska med avseende på trafiken och miljöskyddet och att nationella bestämmelser och föreskrifter samt internationella bestämmelser om ordnandet av fartygstrafikservice iakttas.

Det föreslås att en ny 3 punkt fogas till 1 mom. Med anordnare av fartygstrafikservice avses enligt den punkten Trafikverket. Enligt 2 § i lagen om Trafikverket svarar Trafikverket för ordnandet av trafikledning på statens farleder. Detta gäller även ordnande av fartygstrafikservice. Närmare bestämmelser om Trafikverkets uppgifter föreslås i andra paragrafer i lagen om fartygstrafikservice. Ordningstalen för de övriga punkterna i momentet ändras i analogi med tillägget.

Det föreslås att den nya 5 punkten i 1 mom. ändras så att VTS-tjänsteleverantör definieras i stället för VTS-myndighet. Regeringens förslag till lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag innebär att de trafikledningssuppgifter inom vägtrafik, sjötrafik och järnvägstrafik med närliggande funktioner som för närvarande sköts vid Trafikverket avskiljs för att skötas av ett självständigt, helt och hållet statsägt bolag

med specialuppgifter. Till följd av detta kommer en del av den nuvarande VTS-myndighetens uppgifter med anknytning till fartygstrafikservice att övertas av bolaget med specialuppgifter medan en del kommer att kvarstå hos Trafikverket. Med VTS-tjänsteleverantör avses enligt den föreslagna 5 punkten leverantören av fartygstrafikservice. Trafikverket har varit nuvarande VTS-myndighet. IMO:s generalförsamlings resolution A.857(20) samt EU:s reglering av fartygstrafikservice (exempelvis Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationsystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, jämte ändringar) innebär att också någon annan enhet än en myndighet kan vara VTS-myndighet. Med den vedertagna termen myndighet avses på finska och svenska organ inom statens och kommunernas förvaltningsmaskineri samt institutioner inom den europeiska förvaltningen, och därför går det inte längre att använda termen VTS-myndighet. Med VTS-tjänsteleverantör avses dock fortfarande "VTS-authority" enligt IMO:s generalförsamlings resolution A.857(20), och i internationella sammanhang ska det fortfarande hänvisas till leverantören med termen VTS-authority. VTS-tjänsteleverantören ansvarar för upprätthållandet av fartygstrafikservice, vilket innefattar tekniskt och operativt underhåll, och för ordnandet av fartygstrafikservice i enlighet med de mål som den behöriga myndigheten ställt upp. Vid VTS-centralen ansvarar VTS-tjänsteleverantören tillsammans med Trafikverket för säkerställandet av trafikens smidighet och åtgärder som krävs för special- och undantagssituationer med beaktande av alla faktorer som hänför sig till VTS-områdets verksamhet. VTS-tjänsteleverantören ansvarar för sina arbetstagares åtgärder och, i fråga om avtalsbaserad VTS-verksamhet, för samarbetspartens åtgärder. Till bolaget överförs inte uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt. Närmare bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens uppgifter finns i 16 § i den aktuella lagen och annanstans lagstiftningen. Trafikverket ska alltjämt ansvara för utvecklingen av Finlands fartygstrafikledning och för Finlands representation i internationella organisationer, såsom IMO, IALA och EMSA.

Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i den nya 7 punkten till VTS-tjänsteleverantören.

Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i den nya 14 punkten till Trafikverket.

3 §. Tillämpningsområde. Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 2 mom. till VTS-tjänsteleverantören.

6 §. Navigationsassistans. Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1 och 2 mom. till VTS-tjänsteleverantören.

8 §. Beslut om inrättande. Det föreslås att omnämmandet av samarbetet mellan myndigheter i 1 mom. 1 punkten kompletteras med en hänvisning till samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören. Eftersom VTS-tjänsteleverantören inte längre ska vara en myndighet, bör det i momentet nämnas att den behöriga myndigheten inför beslutet om inrättande ska utreda samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören.

Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1 mom. 1, 5 och 6 punkten till VTS-tjänsteleverantören.

Det föreslås att en ny 9 punkt fogas till 1 mom. Till följd av detta ändras 7 och 8 punkten så att ordet "samt" i förteckningen flyttas till slutet av 8 punkten. Enligt den nya 9 punkten ska den behöriga myndigheten i beslutet om inrättande fastställa permanenta trafikarrangemang enligt

7 §. Momentet motsvarar nuvarande praxis enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice. Det är dock för tydlighetens skull ändamålsenligt att ta in den nya skrivningen i själva lagen. Det nya momentet förtydligar behörighetsfördelningen mellan VTS-tjänsteleverantören och den behöriga myndigheten.

9 §. *Ändring eller återkallande av beslut om inrättande.* Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1 mom. till VTS-tjänsteleverantören. I övrigt motsvarar paragrafen gällande lydelse i 9 §.

10 §. *Information om beslut om inrättande samt om ändring eller återkallande av beslutet.* Det föreslås att VTS-myndighetens skyldighet att informera om beslut om inrättande samt om ändring och återkallande av beslutet ska övertas av den behöriga myndigheten. I lagen ska det inte längre talas om VTS-myndigheten, och därför föreslås det att den behöriga myndigheten ska ansvara för att skyldigheten att informera fullgörs. Informationsskyldigheten inriktas delvis också på internationella VTS-publikationer, och därför är det ändamålsenligt att en myndighet alljämt ansvarar för skyldigheten att informera och att ansvaret inte överförs på det bolag som är VTS-tjänsteleverantör. Informationsskyldigheten bör därför åläggas den behöriga myndighet som också i enlighet med 8 och 9 § i lagen om fartygstrafikservice fattar beslut om inrättande samt fattar beslut om att återkalla eller ändra beslutet.

Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska den behöriga myndigheten i det beslut om inrättande som avses i 8 § kunna ålägga VTS-tjänsteleverantören den informationsskyldighet som anges i 1 mom. Genom skrivningen säkerställs det att VTS-tjänsteleverantören i enlighet med nuvarande praxis även i fortsättningen kan informera om den behöriga myndighetens beslut om VTS-området och om praxis på bredare front och noggrannare än vad som anges i beslutet om inrättande. Den behöriga myndigheten ska trots allt ansvara för att informationsskyldigheten fullgörs.

11 §. *Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning.* Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 2 mom. till VTS-tjänsteleverantören. Enligt 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantören ha rätt att i behörighetsintyget för VTS-operatörer göra en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning. Det är ändamålsenligt att VTS-tjänsteleverantören ges rätt att göra anteckningen i behörighetsintyget, eftersom den obligatoriska arbetsplatsutbildningen i utbildningen för VTS-operatörer i fortsättningen ska genomgå vid VTS-centralen, som VTS-tjänsteleverantören är huvudman för.

Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 3 mom. till VTS-tjänsteleverantören. Momentet motsvarar gällande lydelse i 3 mom.

14 §. *Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer.* Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 3 mom. till VTS-tjänsteleverantören.

16 §. *Upprätthållande av fartygstrafikservice.* Enligt den föreslagna paragrafen ska VTS-tjänsteleverantören vara skyldig att upprätthålla fartygstrafikservicen inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i lagen om fartygstrafikservice och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § samt att övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. I paragrafen förpliktas VTS-tjänsteleverantören att upprätthålla en tjänst som fartygen är skyldiga att delta i och som de å andra sidan också förväntar sig att få.

VTS-tjänsteleverantören ska i enlighet med 2 mom. kunna upprätthålla fartygstrafikservicen i samarbete med myndigheter eller hamninnehavare. Detta motsvarar nuvarande praxis. Samarbetet ska alltså grunda sig på ömsesidiga avtal. Även i sådana fall ansvarar VTS-tjänsteleverantören för upprätthållandet av fartygstrafikservicen. I samarbetsavtalet kommer man närmare överens om ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna.

Det föreslås att 3 mom. preciseras så att det anges att på VTS-operatörer ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas när VTS-operatörerna sköter sådana uppgifter som ålagts dem med stöd av lag. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på alla VTS-operatörer, även på dem som är anställda hos hamninnehavaren. Med straffrättsligt tjänsteansvar avses att någon utifrån gärningar i strid med eller försummelser av sina tjänsteplikter ställs till ansvar för tjänstebrott enligt 40 kap. i strafflagen (39/1889). Straffrättsligt tjänsteansvar gäller för tjänstemän, personer som sköter offentliga förtroendeuppdrag och personer som annars utövar offentlig makt. Med personer som annars utövar offentlig makt avses exempelvis personer som står i arbetsavtalsförhållande och i vilkas uppgifter ingår offentliga förvaltningsuppgifter. Utifrån jämlikhetsaspekter har ställningen för dem som sköter offentliga uppgifter ändrats med tiden vad gäller tjänsteansvaret för att ansvarsfördelningarna för arbetsavtals- och tjänsteförhållande ska motsvara varandra. I strafflagen nämns visserligen tjänsteman som gärningsman i samband med tjänstebrott, men i verkligheten tillämpas bestämmelserna också på alla som utövar offentlig makt samt på dem som sköter offentliga förtroendeuppdrag. Också enligt den nuvarande lagen om fartygstrafikservice ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på VTS-operatörerna.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska VTS-tjänsteleverantören vara skyldig att registrera lägesbilden av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken och förvara upptagningarna i 30 dygn. Med hjälp av dessa upptagningar av lägesbilden på VTS-området är det möjligt att vid behov gå igenom enskilda trafiksituationer i efterhand och utreda till exempel orsakerna till olyckstillbud och olyckor. Lägesbilden innehåller inga personuppgifter.

I fråga om upptagningarnas offentlighet ska lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) gälla. Det nuvarande Trafikverkets VTS-lägesbild bildas av en obehandlad radarbild som fås av Trafikverkets, försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets radarsensorer och uppgifter från AIS-sensorer som sammanställs till en lägesbild för att användas för myndighetsändamål. Placeringen av såväl försvarsmaktens som Gränsbevakningsväsendets radarsensorer och deras upplösning är hemliga med stöd av 24 § 10 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. I upptagningen kan dessa uppgifter inte särskiljas från uppgifterna från Trafikverkets sensorer.

Som konfidentiell radiokommunikation anses enligt 136 § i informationssamhällsbalken (917/2014) inte radiokommunikation på allmän anropskanal. Den VHF-radiotrafik som avses i den föreslagna paragrafen är radiokommunikation på allmän anropskanal.

Det föreslås att ett nytt 5 mom. fogas till paragrafen. I det nya momentet föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att sörja för riskhanteringen i fråga om med tanke på sjöfartens säkerhet betydande kommunikationsnät och informationssystem som VTS-tjänsteleverantören använder.

Med kommunikationsnät enligt 5 mom. avses kommunikationsnät enligt 3 § 39 punkten i informationssamhällsbalken. Informationssystem enligt det föreslagna 5 mom. kan bestå av exempelvis sådan teleterminalutrustning som avses i 3 § 25 punkten i

informationssamhällsbalken eller av data som förvaras, behandlas, söks eller överförs i dessa system. Riskhanteringsskyldigheten enligt 5 mom. föreslås gälla endast kommunikationsnät och informationssystem som är betydande med tanke på sjöfartens säkerhet. Som betydande med tanke på sjöfartens säkerhet ska anses åtminstone system som är viktiga med tanke på kontinuiteten i tillhandahållandet av tjänster eller som i händelse av störningar som riktas mot dem kan äventyra sjöfartens säkerhet. Skyldigheten inriktas på de uppgifter för VTS-tjänsteleverantören som anknyter till den operativa verksamheten inom trafikledningen.

Med riskhantering avses lämpliga organisatoriska och tekniska åtgärder som vidtas för att säkerställa kommunikationsnätens och informationssystemens förmåga att vid en viss tillförlitlighetsnivå motstå åtgärder som undergräver tillgängligheten, riktigheten, integriteten eller konfidentialiteten hos lagrade eller överförda eller behandlade uppgifter eller hos andra tjänster som erbjuds genom eller är tillgängliga via dessa system. Riskhanteringen ska innefatta lämpliga åtgärder för att förebygga och minimera den effekt som informationssäkerhetsrelaterade störningar i de system som används vid tillhandahållandet av tjänsterna har på tjänsternas kontinuitet. Åtgärderna inom riskhanteringen kan bestå av till exempel att upprätta säkerhetsplaner, testa dessa i praktiken eller utföra kvalitetsrevisioner, använda dataskydds- och krypteringsprodukter samt iakttäta vissa välkända standarder för informationssäkerhet, såsom ISO/IEC 27001:2013. Med risk avses en rimligen identifierbar omständighet eller händelse med en potentiell negativ inverkan på säkerheten i kommunikationsnät och informationssystem. Riskhanteringen ska dokumenteras. Målet med dokumenteringen är att främja en konsekvent riskhantering och aktörens medvetna lösningar på hur de åtgärder som behövs för riskhanteringen ska dimensioneras. Dokumenteringen gör det också möjligt för myndigheterna att vid behov i efterskott bedöma huruvida skyldigheterna enligt paragrafen har iakttagits. Dokumenteringen kan bestå av exempelvis skriftliga riskbedömningar, säkerhetsföreskrifter eller handlingsplaner eller av intyg över utförda säkerhetsrevisioner.

Det föreslås också att ett nytt 6 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska Trafikverket svara för ordnandet av trafikledningsservicen på de farleder som det förvaltar med hänsyn tagen till den behöriga myndighetens beslut om inrättande enligt 8 §. Trafikverket ska ansvara för att fartygstrafikservice skaffas hos VTS-tjänsteleverantören.

Med trafikledning avses här en aktuell uppföljning av trafiken och trafikförhållandena, information om trafiken samt operativ ledning av trafiken, inklusive hantering av störningar. Fartygstrafikledning går till stor del ut på att hantera en smidig sjötrafik, där ansvaret för manövreringen av fartyget inte överförs på VTS-operatören utan där det närmast är frågan om att ge fartygsbefälhavaren råd och anvisningar samt att agera som sjötrafikexpert. Ansvaret ska gälla anskaffning av i lagen om fartygstrafikservice avsedd fartygstrafikservice med ett sådant innehåll som Trafikverket för närvarande genomför. Eftersom den trafikledning för olika trafikformer som för närvarande ingår i Trafikverkets funktioner kommer att separeras som funktion och avses bli bolagiserad i samband med ändringen enligt denna proposition, innebär det föreslagna momentet en betoning av att ansvaret kvarstår hos Trafikverket. När Trafikverket skaffar servicen av en VTS-tjänsteleverantör ska det beakta Trafiksäkerhetsverkets beslut om inrättande och de kriterier för servicen som ställts i beslutet. I egenskap av behörig myndighet ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att VTS-tjänsteleverantören fullgör de skyldigheter som föreskrivs för VTS-tjänsteleverantören i den aktuella lagen och någon annanstans i lagstiftningen.

16 a §. Marin lägesbild. Det föreslås att en ny 16 a § fogas till lagen. Enligt paragrafen ska VTS-tjänsteleverantören producera en uppdaterad marin lägesbild på beställning av

Trafikverket. Försvars- och säkerhetsmyndigheterna ska få lägesbilden till sitt förfogande utan ersättning. För försvars- och säkerhetsmyndigheterna producerar Trafikverket redan nu en lägesbild över sjötrafiken som ett led i METO-samarbetet. Utgångspunkten i propositionen är att Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket ska fortsätta som METO-myndigheter enligt nuvarande praxis.

METO-samarbetet föreslås alltså fortsätta som ett myndighetssamarbete, och efter ändringen utgörs METO-myndigheterna av Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Marinen och Gränsbevakningsväsendet. Trafikverket ska ansvara för beställningen av fartygstrafikservice från VTS-tjänsteleverantören och ska genomföra de projekt som man kommit överens om inom METO-samarbetet. I egenskap av beställare samarbetar Trafikverket då direkt med METO-myndigheterna och kan beakta de andra myndigheternas behov i sin beställning. För de andra myndigheterna uppkommer då enbart kostnader för gemensamma upphandlingar. Den service som Trafikverket beställer, inklusive de tjänster som Trafikverket nu producerar, servicenivåerna och uppgifterna, kvarstår i likadan form efter bolagiseringen. Avsikten är att Trafikverket som beställare av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i fortsättningen ska betala bolaget kostnaderna för den serviceproduktion som de andra myndigheterna behöver och som det nuvarande Trafikverket betalar kostnaderna för. Bolaget kommer inte att börja debitera de andra myndigheterna separat för service eller informationsutbyte enligt den nuvarande nivån på den nuvarande verksamheten. Enligt den föreslagna lagstiftningen ska VTS-tjänsteleverantören dessutom förbereda sig och samarbeta kring beredskap i anknytning till bland annat upphandling, planering och övning i tillräcklig utsträckning, vilket gör det möjligt att kontinuerligt utveckla samarbetet.

Varje METO-myndighet har ett eget och självständigt övervakningssystem och sensornät, vilka dock inte ensamma räcker till för en självständig övervakning av hela havsområdet. De olika parternas uppgifter kompletterar varandra, och genom ändringen säkerställs det att alla har tillgång till tillräckliga uppgifter. Varje part ska också lagra information från sensorerna i enlighet med sitt användningsbehov och lagstadgade krav. Informationsutbytet bygger på lagstiftning såväl inom fartygstrafikservice och territorialövervakningen som inom sjöräddningen. VTS-tjänsteleverantören producerar och samlar för egna behov och för METO-myndigheterna källuppgifter, utifrån vilka det sammanställs en marin lägesbild. Kostnadsnivån för de tjänster som produceras för andra myndigheter fastställs närmare under 2018, och utgående från dem uppdateras METO-avtalet och dess bilagor.

VTS-tjänsteleverantören bör ha möjlighet att förvalta och producera sekretessbelagd information, och tjänsteleverantörens säkerhetsarrangemang bör stödja denna möjlighet. Bolaget föreslås ha beredskapsskyldighet, vilket innebär att verksamheten för VTS-tjänsteleverantören ska fortgå också vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden. Beredskapsskyldigheten föreslås omfatta förutom tryggnad av kontinuiteten i den egna verksamheten under alla förhållanden också deltagande i allmän beredskapsplanering och förberedelser inför verksamhet under undantagsförhållanden.

17 §. Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer. Det föreslås att paragrafen ändras så att det föreskrivs att Trafikverket till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken, vid behov temporärt ska kunna stänga ett vattenområde, en farled eller en del av en farled, beordra att fartyg ska dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, samt temporärt ska kunna begränsa hastigheten inom ett vattenområde eller en farled exempelvis för att förhindra att ett isfält i skärgården bryts sönder eller vid ankomst till lotsplatsen eller när dykare arbetar på farledsområdet.

Det föreslås att 2 mom. ändras så att det föreskrivs att Trafikverket omedelbart ska underrätta VTS-tjänsteleverantören om sitt beslut för att tjänsteleverantören ska kunna vidta behövliga åtgärder för verkställande av beslutet. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart informera de fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit samt den hamninnehavare som saken gäller om åtgärderna.

Det föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska VTS-tjänsteleverantören på eget initiativ, på basis av de anvisningar i drifhandboken som Trafikverket har godkänt på förhand, till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafik få fatta det beslut som avses i 1 mom. för högst ett dygn. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet om sitt beslut. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i speciellsituationer handlar om faktisk brådskande verksamhet där det krävs omedelbart ingripande och där inga andra myndigheter, exempelvis Trafikverket eller Gränsbevakningsväsendet, är på plats. Trafikverket ska fastställa allmänna prioritets- och skyndsamhetskriterier för fartygstrafiken, vilka VTS-tjänsteleverantören ska iaktta när denne på uppdrag av Trafikverket och som av Trafiksäkerhetsverket utsedd VTS-tjänsteleverantör fullgör dessa uppgifter och träffar avgöranden i samband med dem. När VTS-tjänsteleverantören fattar sådana beslut som avses i paragrafen agerar VTS-tjänsteleverantören utgående från myndigheternas anvisningar, vilket innebär att det är frågan om verkställighet enligt myndighetsanvisningar. I de situationer där det krävs ett skyndsamt ingripande fattas det inte heller något förvaltningsbeslut i vilket man kan begära omprövning eller söka ändring, och följaktligen föreslås det inte heller i paragrafen någon bestämmelse om förfarande vid omprövning eller sökande av ändring.

I samband med olyckor kan det vara nödvändigt att stänga vattenområdet eller farleden eller en del av farleden för att räddningsaktionerna ska kunna säkerställas. Säkerheten kan då garanteras genom att fartygen dirigeras till en ankarplats eller tillbaka in i hamn. VTS-tjänsteleverantören ska kunna vidta en sådan åtgärd bara när sjöräddningschefen har fattat ett i 11 a § i sjöräddningslagen (1145/2001) avsett beslut om att förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet.

Beslut om tillfällig ledning av fartygstrafiken fattas antingen på en myndighets begäran eller till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken. Besluten fattas för högst ett dygn. Det innebär att de krav på exakthet och noga avgränsning samt godtagbarhet och proportionalitet som gäller för begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna är uppfyllda. Dessutom ska VTS-tjänsteleverantörens beslut utvärderas av Trafikverket i efterhand. Regleringen utgör således inget problem med avseende på rörelsefriheten, som tryggas i 9 § 1 mom. i grundlagen, eller näringsfriheten, som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Om VTS-tjänsteleverantören på begäran av myndigheter eller av säkerhetsskäl har begränsat fartygstrafiken, ska VTS-tjänsteleverantören i den utsträckning det är möjligt anvisa en ersättande rutt. VTS-tjänsteleverantören agerar på uppdrag av myndigheter, vilket innebär att det är frågan om att verkställa ett uppdrag som myndigheterna gett och som gäller upprätthållande av sjösäkerheten eller allmän ordning eller säkerhet. VTS-tjänsteleverantören ska få en tidsbegränsad rätt att begränsa eller förbjuda fartygstrafiken, om det finns ett

exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller sjösäkerheten. Det är frågan om en gärning som är nödvändig för att avvärja en omedelbar och hotande fara i en akut situation och som krävs redan enligt den allmänna handlingsskyldighet som avses i räddningslagen (379/2011).

Den tillfälliga ledning av fartygstrafiken i specialsituationer som VTS-tjänsteleverantören genomför ska fokusera på målet, och befälhavaren ska bestämma vilka åtgärder som är nödvändiga för att manövrera fartyget och ska vidta dem. För att sjötrafikens smidighet och säkerhet ska kunna säkerställas är det nödvändigt att VTS-tjänsteleverantören beviljas denna rätt i brådskande situationer.

17 a §. Förbuds rätt. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att VTS-myndigheten inte längre nämns.

Enligt paragrafen ska Trafikverket få förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna VTS-området, att kasta ankar eller anlöpa hamn samt att avgå från ankarplats eller hamn, om detta är nödvändigt för att verkställa sanktioner. Det föreslås också att en ny 4 punkt fogas till 1 mom. Med stöd av den punkten ska Trafikverket få förbjuda ett fartyg att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats.

Trafikverket ska få förbjuda ett fartyg att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats, om det inte finns något godtagbart skäl till att fartyget befinner sig på VTS-området, i hamnen eller på ankarplatsen och det att fartyget befinner sig där kan äventyra eller störa annan sjötrafik eller sjösäkerheten eller myndigheternas verksamhet på området. Förbud för ett fartyg att befinna sig på ett VTS-område kan bli aktuellt exempelvis när det vattenområde där fartyget förbjuds befinna sig är föremål för ett sjöräddnings- eller efterspaningsuppdrag på grund av vilket området stängs eller när förbudet är motiverat för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet eller för tryggnad av ett betydande statligt evenemang eller av grundad anledning på basis av bestämmelser någon annanstans i lagstiftningen.

Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska Trafikverket omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om ett förbud eller en restriktion som avses i 1 mom. VTS-tjänsteleverantören ska delge fartyget Trafikverkets föreskrifter. Så snart som möjligt efter att ha fått Trafikverkets underrättelse ska VTS-tjänsteleverantören underrätta fartyget om de åtgärder som det är föremål för, dock senast när fartyget meddelar om sin avsikt att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar eller att lämna hamn eller ankarplats.

I regeringens proposition 288/2014 har det konstaterats att det i den gällande lydelsen i 17 a § i lagen om fartygstrafikservice hänvisas till Europeiska unionens sanktionslagstiftning, men också till de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Med dessa avses i synnerhet FN:s säkerhetsråds sanktionsresolutioner som är bindande för medlemsländerna. Resolutionerna genomförs i EU genom beslut och förordningar av rådet, men det tar ofta några veckor att förbereda rättsakterna. Hänvisningen till internationella förpliktelser behövs för att trygga de finländska myndigheternas förutsättningar att agera på det sätt som säkerhetsrådet kräver också när lagstiftning på EU-nivå ännu inte har antagits. I paragrafen hänvisas det också till den så kallade sanktionslagen, enligt vilken föreskrifter om åtgärder av ekonomisk natur och åtgärder som gäller datakommunikation och annan kommunikation som behövs för att uppfylla säkerhetsrådets resolutioner vid behov kan utfärdas nationellt genom förordning. En sådan förordning blir aktuell närmast i sådana situationer som beskrivits ovan, där Finland i brist på EU-lagstiftning är skyldigt att agera på det sätt som FN:s säkerhetsråd förutsätter, medan det

krävs närmare föreskrifter för att genomföra resolutionen. Därför bör Trafikverket i dessa situationer ha samma befogenheter som när nödvändig EU-lagstiftning har hunnit antas.

I paragrafen hänvisas det också till lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism. Vissa förpliktelser enligt säkerhetsrådets resolution 1373 (2001) om sanktioner mot terrorism som det har ansetts att lagstiftningen på EU-nivå inte helt täcker har genomförts nationellt genom den lagen. Centralkriminalpolisen kan enligt den lagen bestämma om frysning av tillgångar på ett sätt som till sin rättsverkan mycket påminner om frysningsförpliktelsen enligt EU:s sanktionsförordningar. Eftersom det i lagen i väsentlig grad är frågan om genomförande av internationella sanktioner mot terrorism och eftersom där föreskrivs om likadana rättsverkningar, är det befogat att Trafikverket vid behov också kan vidta åtgärder för att verkställa den lagen.

I praktiken är det Tullen som för närvarande först får besked om att ett handelsfartyg är på väg till Finland när det har gjort en så kallad ankomstmälan, vilken i princip ska göras 24 timmar innan fartyget anlöper en finsk hamn. Informationen förs in i Portnet-systemet. Om fartyget är föremål för sanktioner, synas det närmare. När fartyget närmar sig finskt territorialvatten får det besked om förbudet att komma till Finland, om det är frågan om ett inreseförbud. Om fartyget inte är behäftat med inreseförbud och det befinner sig inom VTS-området, är det enligt huvudregeln VTS-myndigheten som för närvarande kommunicerar myndighetsanvisningarna till fartyget. Efter den föreslagna ändringen kommer Trafikverket att kommunicera myndighetsanvisningarna.

Trafikverket ska dock omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om beslutet att förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna VTS-området, att kasta ankar eller anlöpa hamn samt att avgå från ankarplats eller hamn, om detta är nödvändigt för att verkställa sanktioner. VTS-tjänsteleverantören ska delge fartyget Trafikverkets föreskrifter. VTS-tjänsteleverantören föreslås inte ha någon egen prövningsrätt i situationen, utan VTS-tjänsteleverantören ska informera fartyget om Trafikverkets beslut utan ändringar. När Trafikverket utfärdar en order enligt 1 mom. ska det säkerställa att ingripandet i fartygets passage sker med beaktande av rådande förhållanden och utan att den övriga fartygstrafiken äventyras.

Genom det föreslagna tillägget skapas det större klarhet i Trafikverkets och VTS-tjänsteleverantörens befogenheter. VTS-tjänsteleverantören ska inom sitt verksamhetsområde ansvara för fartygstrafikens säkerhet och effektivitet. VTS-tjänsteleverantören ska ha befogenhet att ingripa i fartygens passage under de förutsättningar och med då åtgärder som anges i 17 §. VTS-tjänsteleverantören upprätthåller också en lägesbild enligt lagen om fartygstrafikservice över trafiken inom VTS-området och står i kontakt med de enskilda fartygen och informerar dem om omständigheter som påverkar deras rörelser samt varnar för potentiella kritiska lägen. För att kritiska lägen ska kunna undvikas och för att förutsättningarna för myndigheternas arbete ska kunna tryggas är det vid olyckor och andra situationer som äventyrar sjötrafikens och havsområdets säkerhet nödvändigt att VTS-tjänsteleverantören förmedlar Trafikverkets beslut att förbjuda ett fartyg att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats.

Det föreslås också att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen. Med stöd av momentet ska Trafikverket, för att effektivisera förbudet enligt 1 mom., ha rätt att utfärda order för företag som producerar lotsnings- eller isbryartjänster.

I sanktionslagstiftningen avsedda restriktioner för sjöfrakt kan hänföra sig till exempelvis lastning och lossning av fartyg som står under direkt eller indirekt kontroll av ett visst företag.

Det kan krävas att de parter som medverkar i en transport på förhand lämnar tullmyndigheterna uppgifter om inkommande och utgående fartyg i handeln med sanktionsländer och särskilt meddelar om handelsvarorna är sanktions- eller restriktionsbelagda. Även tillhandahållande av tekniska tjänster, kompletterande tjänster eller underhållstjänster till fartyg och luftfartyg kan förbjudas, exempelvis om den som tillhandahåller tjänsterna har grundad anledning att misstänka att fartygslasten strider mot bestämmelserna. Det är således ändamålsenligt att Trafikverket, som övervakar anlitaandet av lots så som föreskrivs i lotsningslagen, kan utfärda förpliktande order också för den som tillhandahåller lotsningstjänster, om det fartyg som lotsningen avses gälla är föremål för något sådant myndighetsförbud eller myndighetsåläggande som avses i den aktuella lagen.

Behov av att utfärda lotsningsorder kan uppstå i situationer där en vattenfarled stängs eller öppnas eller där trafiken måste begränsas exempelvis till följd av naturförhållanden, allmän eller sjötrafikens säkerhet eller av grundad anledning som följer av bestämmelser någon annanstans i lagstiftningen.

För tydlighetens skull är det ändamålsenligt att föreskriva om samma rätt att på motsvarande grunder utfärda order och andra instruktioner för företag som tillhandahåller isbrytjänster.

Det föreslås att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen. Med stöd av det föreslagna momentet ska Trafikverket ha rätt att bestämma att fartyget ska flyttas, om fartyget inte iakttar förbudet enligt 1 mom. 4 mom. eller om det finns någon annan orsak som beror på fartyget och som utgör fara för sjötrafiken, miljön eller säkerheten eller på begäran av en behörig myndighet. Fartygets ägare eller redaren ska svara för kostnaderna för flyttningen.

Ett fartyg kan vara skadat på så sätt att det inte längre är tryggt för fartyget självt eller för annan trafik att det färdas på ett vattenområde, eller på så sätt att dess färd utgör ett hot mot miljön. Ett fartyg kan också på grund av sitt skick vara föremål för ett i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) avsett beslut eller åläggande om begränsning av fartygets passage för vars verkställighet det begärs handräckning av Trafikverket. För att handräckning ska kunna ges i sådana situationer som avser flyttning av ett fartyg måste bestämmelser om behörighet finnas både i de lagar som gäller den myndighet som begär handräckning och i de lagar som gäller den myndighet som får handräckning.

Ett fartyg kan också bli kvar inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats i strid med myndigheternas beslut och på så vis medföra störningar och fara för den övriga trafiken eller störa sjöräddnings- eller efterspanningsuppdrag. Det är motiverat att det föreskrivs att Trafikverket i situationer av detta slag har rätt att bestämma att fartyget ska flyttas till en säker plats. Enligt förslaget ska fartygets ägare eller redaren svara för kostnaderna för flyttningen, vilket för sin del kan främja möjligheterna att fartygen självmant bereder sig på tekniska problem av olika slag och följaktligen vidtar eventuella reparationsåtgärder utan obefogat dröjsmål.

Det nuvarande 2 mom. föreslås bli ett nytt 5 mom. Innehållet i momentet motsvarar gällande lydelse i 2 mom. Enligt momentet ska de handräckningsmyndigheter som nämns i 24 § och utrikesministeriet vid behov omedelbart underrättas om åtgärderna enligt 1 mom. Den finskspråkiga språkdräkten ändras dessutom så att "ulkoasiainministeriö" ändras till "ulkoministeriö" för att terminologin ska vara förenlig med den ändring som trädde i kraft den 1 januari 2018.

18 §. *VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter.* Enligt den föreslagna paragrafen ska VTS-tjänsteleverantören vara skyldig att till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som leverantören har observerat eller som har anmälts till leverantören. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll gällande 18 §, genom vilken artikel 16 i övervakningsdirektivet har genomförts. Närmare bestämmelser om det i artikel 16 avsedda översändandet av information om vissa fartyg ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Motsvarande ändring föreslås även i paragrafens rubrik.

VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringsskyldighet föreslås gälla även översändande av väsentlig information till de behöriga VTS-myndigheterna i övriga medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön. Också denna skyldighet sammanfaller med VTS-myndighetens nuvarande skyldigheter.

Enligt det föreslagna 3 mom. gäller alltså att VTS-tjänsteleverantören ska ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen följs, på det sätt som föreskrivs i lotsningslagen. Också denna skyldighet sammanfaller med VTS-myndighetens nuvarande skyldigheter.

Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 4 mom. till VTS-tjänsteleverantören.

18 a §. *Anmälan om störningar i anslutning till informationssäkerheten.* Det föreslås att en ny paragraf fogas till lagen. I paragrafen föreskrivs det om anmälan om störningar i anslutning till informationssäkerheten och om Trafiksäkerhetsverkets rätt att meddela föreskrifter om detta. Denna skyldighet handlar om någonting annat än den skyldighet att anmäla en personuppgiftsincident som avses i artiklarna 33 och 34 i den allmänna dataskyddsförordningen.

I 1 mom. föreskrivs det om skyldigheten att lämna Trafiksäkerhetsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar. Med informationssäkerhetsrelaterade störningar avses händelser med en faktisk negativ inverkan på säkerheten i systemen i fråga. Definitionen motsvarar definitionen av begreppet incident i direktivet om nät- och informationssäkerhet. En störning som kan ha en betydande inverkan på säkerheten inom sjöfarten ska betraktas som betydande. För att fastställa om en störning är betydande ska hänsyn tas framför allt till hur många användare som påverkas av störningen, hur länge störningen varar och hur stort geografiskt område som påverkas av störningen. Med system avses de kommunikationsnät och informationssystem som avses i det föreslagna 16 § 5 mom.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets rätt att ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera allmänheten om en störning eller att, efter att ha hört den anmälningspliktiga, själv informera om saken. Innan Trafiksäkerhetsverket informerar ska det ge den som tillhandahåller tjänsten tillfälle att bli hörd. Trafiksäkerhetsverket ska i första hand sträva efter att ge den som tillhandahåller tjänsten möjlighet att själv informera om störningen.

Det föreslås att 3 mom. ska innehålla en skyldighet för Trafiksäkerhetsverket att bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. har en betydande inverkan på kontinuiteten i de samhällsviktiga tjänsterna i en annan medlemsstat i Europeiska unionen och vid behov rapportera om störningen till de berörda medlemsstaterna. Avsikten är att säkerställa att de

berörda medlemsstaterna informeras om störningen i sådana fall där en störning får gränsöverskridande konsekvenser inom Europeiska unionen och Trafiksäkerhetsverket anser att det är nödvändigt att rapportera om störningen till en annan medlemsstat. En rapport kan lämnas exempelvis när en störning kan ha en betydande inverkan på säkerheten inom sjöfarten i en annan medlemsstat. Trafiksäkerhetsverket kan begära att Kommunikationsverket ska vidarebefordra rapporten till en sådan gemensam kontaktpunkt i en annan medlemsstat som avses i artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets rätt att meddela närmare föreskrifter om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in. I föreskrifterna kan det anges närmare till exempel när en sådan informationssäkerhetsrelaterad störning som avses i 1 mom. ska betraktas som betydande och i vilken form uppgifterna ska lämnas.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av information, ska ha rätt att lämna ut dokument som det fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt paragrafen samt rätt att röja sekretessbelagd information för Kommunikationsverket, om det är nödvändigt för skötseln av informationssäkerhetsrelaterade uppgifter.

19 §. *VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok.* I paragrafen föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att föra en drifthandbok. Enligt paragrafen ska VTS-tjänsteleverantören föra en drifthandbok i vilken anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-centralens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservice även i undantagsförhållanden och vid störningar av normala förhållanden. VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok ska också vara godkänd av Trafikverket. Paragrafen motsvarar i övrigt det som i 19 § i den gällande lagen föreskrivs om VTS-myndighetens skyldighet att föra en drifthandbok. Motsvarande ändring föreslås även i paragrafens rubrik. Trafikverket ska också godkänna uppdateringarna av drifthandboken.

I drifthandboken ska anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-tjänsteleverantörens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservice i undantagssituationer. Sådana undantagssituationer kan utgöras av tekniska störningar och specialåtgärder till följd av undantagsförhållanden. Avsikten är att VTS-tjänsteleverantören ska vara förberedd på undantagssituationer genom att bygga och testa reservsystem och genom att öva med hjälp av reservsystem eller alternativa verksamhetsmodeller. Vidare ska Trafikverket i drifthandboken fastställa allmänna prioritet- och skyndsamhetskriterier för fartygstrafiken, vilka VTS-tjänsteleverantören ska iaktta när denne på uppdrag av Trafikverket och som av Trafiksäkerhetsverket utsedd VTS-tjänsteleverantör fullgör de uppgifter som föreskrivs för Trafikverket i 17 § och träffar avgöranden i samband med dem.

Av drifthandboken ska framgå de interna verksamhetsmetoderna, genom vilka informationsinsamlingen, hanteringen av informationen och beslutsfattandet säkerställs. Till de externa verksamhetsmetoderna hänförs föreskrivande, korrigerande och betjänande åtgärder. De externa verksamhetsmetoderna inverkar på området trafikbild och till dem hänförs den fartygstrafikservice som tillhandahålls och de åtgärder som behövs för att anordna dessa tjänster.

Syftet med paragrafen är att säkerställa att VTS-tjänsteleverantörens verksamhet håller en viss nivå och är smidig även i olika störningssituationer.

19 a §. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Det föreslås att en ny 19 a § fogas till lagen.

I 1 mom. föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att förbereda sig på undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och på störningar under normala förhållanden. Beredskapsskyldigheten föreslås omfatta förutom tryggande av kontinuiteten i den egna verksamheten under alla förhållanden också deltagande i allmän beredskapsplanering och förberedelser inför verksamhet under undantagsförhållanden. VTS-tjänsteleverantören ska säkerställa att dess verksamhet fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. Sådana utgörs av exempelvis exceptionella väder- och isförhållanden, som i betydande grad påverkar fartygstrafikens funktion och säkerhet.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören enligt det föreslagna 2 mom. förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden.

I 3 mom. föreskrivs det att utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets, kommunikationsministeriets och Trafiksäkerhetsverkets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av sådan beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att paragrafen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas.

20 §. Övervakning på internationella havsområden. Det föreslås att paragrafen ändras så att det föreskrivs att VTS-tjänsteleverantören ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till dess VTS-område iakttas. VTS-tjänsteleverantören ska vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att fartyg som anlöper VTS-området iakttar de system som nämns ovan. Som exempel på åtgärder kan nämnas att VTS-tjänsteleverantören tar radiokontakt med ett fartyg som inte iakttar systemen och instruerar fartyget om saken samt att VTS-tjänsteleverantören informerar fartyget om Trafikverkets eventuella beslut.

Det föreslås också att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen. I momentet föreskrivs det att VTS-tjänsteleverantören utan dröjsmål ska underrätta Trafikverket, som övervakar att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas, om upptäckta avvikelser från iakttagandet av ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem.

Genom den nya formuleringen av paragrafen garanteras övervakningen av att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen iakttas. VTS-tjänsteleverantören ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen iakttas och utan dröjsmål underrätta Trafikverket om upptäckta avvikelser. Trafikverket ska vara övervakande myndighet. Trafikverket ska övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg som passerar in i ett område med ett av IMO i enlighet med regel 11 kapitel

V i SOLAS-konventionen antaget obligatoriskt fartygsrapporteringssystem vilket handhas av en eller flera stater, varav minst en är en medlemsstat, efterlever detta system i enlighet med de relevanta riktlinjer och kriterier som utarbetats av IMO genom att rapportera de begärda uppgifterna. Dessutom ska Trafikverket övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg som passerar in i ett område med ett av IMO enligt regel 10 kapitel V i SOLAS-konventionen antaget obligatoriskt trafiksepareringssystem vilket handhas av en eller flera stater, varav minst en är en medlemsstat, använder systemet i enlighet med de relevanta riktlinjer och kriterier som utarbetats av IMO.

20 a §. *System för hantering av information inom sjöfarten.* I enlighet med paragrafen ska Trafikverket inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och i övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska Trafikverket iakttä bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll gällande lydelse i 20 a §.

Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska Trafikverket kunna ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. För tydlighetens skull konstateras det i paragrafen att när det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska VTS-tjänsteleverantören iakttä bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III. Genom detta blir det möjligt för VTS-tjänsteleverantören, som upprätthåller VTS-lägesbilden, att för Trafikverket samla in de uppgifter som ska registreras i systemet för hantering av information.

På samma sätt som tidigare ska trafikuppgifter samlas in i huvudsak via informationssystemet Portnet. Den enhet vid Trafikverket som ansvarar för statistikproduktion och statistikinformationstjänst ska alltjämt ha direkta förbindelser till Portnet-systemet. På basis av uppgifterna ska Trafikverket upprätta sammandrag och statistik. De uppgifter som verket har samlat in utgör dessutom grunden för statistik som verket ska sammanställa över utrikes sjöfart och inrikes sjötrafik samt för annan statistik av central betydelse för sjöfarten. Trots att det nya bolaget ska ansvara för förvaltningen av systemet kommer myndigheten alltjämt att förfoga och bestämma över de uppgifter som fartygsrepresentanterna med stöd av lagen om fartygstrafikservice och eventuella andra lagar ger in till systemet för hantering av information. Uppgifter ska alltjämt kunna lämnas ut endast med stöd av sådana rättigheter att lämna ut och få information som framgår av lagen om fartygstrafikservice eller av föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Arrangemanget motsvarar det nuvarande avtalet mellan Tullen och Trafikverket.

Det nuvarande 2 mom. föreslås bli ett nytt 3 mom.

Det nuvarande 3 mom. föreslås bli ett nytt 4 mom. Dessutom ändras VTS-myndigheten till Trafikverket.

20 b §. *Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans.* Regeringen har lämnat riksdagen en proposition (RP 18/2018 rd) med förslag till en reform av räddningslagen. Enligt propositionen ska det operativa ledningsansvaret vid miljökatastrofer i havsområden överföras från miljöministeriet till inrikesministeriets förvaltningsområde. Det innebär i praktiken att det i

fortsättningen är Gränsbevakningsväsendet som ska leda bekämpningen av fartygs-, olje- och kemikalieskador till havs. Till följd av detta kommer Gränsbevakningsväsendets, Trafikverkets och VTS-tjänsteleverantörens samarbete för att trygga säkerheten i sjötrafiken att öka i fortsättningen.

Syftet med samarbetet mellan Trafikverket, VTS-tjänsteleverantören, Gränsbevakningsväsendet och andra myndigheter är att man ska ha förberett sig på kritiska lägen på lämpligt sätt och att eventuella skador i samband med olyckor ska kunna bekämpas snabbt och effektivt och att konsekvenserna av skadorna kan avhjälpas så att de olägenheter som förorsakas människor, egendom och miljö blir så små som möjligt.

Det föreslås att paragrafen ändras så att det i fortsättningen är Gränsbevakningsväsendet som i samarbete med VTS-tjänsteleverantören, Trafikverket, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten ska utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet. Skyldigheten motsvarar den skyldighet som föreskrivs för VTS-myndigheten i 20 b § i den gällande lagen.

Det föreslås att paragrafen preciseras så att det framgår att planen ska utarbetas i samarbete med VTS-tjänsteleverantören och Trafikverket. Gränsbevakningsväsendet ska fatta beslut om planen, men VTS-tjänsteleverantören och de myndigheter som nämns i paragrafen ska ha en assisterande roll när planen utarbetas. Genom VTS-tjänsteleverantörens deltagande säkerställs det att Gränsbevakningsväsendet har tillgång till all den information om fartygstrafikservice och handelssjöfarten som behövs för att stödja beslutsfattandet och trygga sjöfartens säkerhet.

Enligt 2 mom. ska genom förordning av statsrådet vid behov utfärdas närmare bestämmelser om planen för mottagande av fartyg i behov av assistans. Enligt 11 a § i statsrådets förordning om fartygstrafikservice (763/2005) ska det i planen bestämmas om bedömningsförfaranden på basis av vilka ett fartyg i behov av assistans ges eller förvägras tillstånd att anlöpa en skyddad plats. I 11 b § i förordningen åläggs myndigheterna skyldighet att mötas regelbundet för att utbyta erfarenheter och förbättra kvaliteten på de åtgärder som ingår i planen. I fortsättningen ska Gränsbevakningsväsendet ansvara för att samarbete ordnas och för att den plan som avses i 11 a § i förordningen uppdateras och revideras utgående från erfarenheterna från samarbetet mellan myndigheterna och VTS-tjänsteleverantören.

20 c §. Mottagande av fartyg i behov av assistans. Enligt den föreslagna paragrafen ska Gränsbevakningsväsendet i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § besluta om assistans av ett fartyg till en skyddad plats på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i den paragrafen. Vidare föreslås det att paragrafen kompletteras med en bestämmelse om att när den behöriga myndigheten fattar beslut ska den höra VTS-tjänsteleverantören.

Gränsbevakningsväsendet ska fatta beslut om mottagande till en skyddad plats och assistans till en skyddad plats efter att ha hört de andra myndigheter som nämns i paragrafen. Eftersom beslut om en skyddad plats har konsekvenser för handelsfartygstrafiken och sjöfartens säkerhet även mera generellt, ska Gränsbevakningsväsendet enligt förslaget också höra VTS-tjänsteleverantören när det fattar beslut. Genom skyldigheten att höra säkerställs det att Gränsbevakningsväsendet har tillgång till all den information om fartygstrafikservice och handelssjöfarten som behövs för att stödja beslutsfattandet och trygga sjöfartens säkerhet.

Enligt den regeringsproposition som lämnats till riksdagen med förslag till en reform av räddningslagen (RP 18/2018 rd) ska det operativa ledningsansvaret vid miljökatastrofer i havsområden överföras från miljöministeriet till inrikesministeriets förvaltningsområde. Avsikten är att propositionen ska överlämnas till riksdagen i början av mars 2018 och träda i kraft den 1 januari 2019. Det innebär i praktiken att det i fortsättningen är Gränsbevakningsväsendet som ska leda bekämpningen av fartygs-, olje- och kemikalieskador till havs. Den ändring som gäller beslut om assistans av fartyg till en skyddad plats är motiverad med beaktande av Gränsbevakningsväsendets uppgifter som ledande myndighet för sjöräddning och efter den eventuella lagändringen för bekämpning av oljeskador på havsområden. Uppgiften lämpar sig för Gränsbevakningsväsendet med tanke på möjligheterna att säkerställa en effektiv övervakning och effektiva åtgärder samt eventuella andra åtgärder som det fartyg som ska dirigeras samtidigt är föremål för. Ändringen innebär att en eventuell behörighetskonflikt mellan två myndigheter kan undvikas, om exempelvis Trafikverket beordrar ett fartyg på ett annat sätt än Gränsbevakningsväsendet för att åtgärder som Trafikverket ansvarar för ska kunna genomföras. Också för det fartyg som står som föremål för en åtgärd är det tydligare att en enda myndighet har hand om de åtgärder som riktas mot fartyget. Förfarandet är kostnadseffektivt med tanke på myndigheternas verksamhet. Även i de flesta europeiska kuststater och i de nordiska länderna, bortsett från Sverige, är assistans till en skyddad plats en uppgift som hör till uppgifterna för den myndighet som har hand om kustbevakningen. Därför är det ändamålsenligt att beslutanderätten förs över till Gränsbevakningsväsendet.

Det föreslås att paragrafen kompletteras med ett omnämnande av att Gränsbevakningsväsendet ska informera VTS-tjänsteleverantören om ett beslut som det fattat enligt 1 mom. På så vis säkerställs det att VTS-tjänsteleverantören med framförhållning och för tryggnad av sjösäkerheten kan beakta behövliga arrangemang och förfaranden som rör annan fartygstrafik. Samtidigt säkerställs det att fartyg i sjönöd omedelbart kan uppsöka en skyddad plats med den behöriga myndighetens tillstånd utan att störa den övriga fartygstrafiken.

Det föreslås att paragrafen ändras så att det föreskrivs att Gränsbevakningsväsendet ska meddela Finlands miljöcentral, Trafikverket och VTS-tjänsteleverantören om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och räddningslagen (379/2011) som det har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter ska alltjämt utfärdas genom förordning av statsrådet.

21 §. Deltagande i fartygstrafikservice. Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1 och 2 mom. till VTS-tjänsteleverantören.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska VTS-tjänsteleverantören i enskilda fall till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl kunna bestämma att även andra fartyg ska delta i fartygstrafikservice i högst ett dygn. Sådana skäl kan utgöras av svåra isförhållanden eller dålig sikt. I synnerhet på somrarna rör sig utanför hamnarna tidvis på farledsområdet och tidvis på något annat vattenområde bland annat många passagerarfartyg vars längd understiger 24 meter och som inte annars skulle vara skyldiga att delta i fartygstrafikservice. Med deltagande i fartygstrafikservice avses att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller trafiken på VTS-området.

Eftersom det är frågan om en order som gäller fartygens deltagande i fartygstrafikservice till följd av väderleks- eller isförhållanden eller av andra sjösäkerhetsskäl är det ändamålsenligt att

VTS-tjänsteleverantören vid behov kan bestämma att fartygen ska lyssna på VHF-kanalerna på VTS-området samt iakttå bestämmelserna om trafik på VTS-området och de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande. Det är frågan om en operativ order som anknyter till sjösäkerheten, och därför kan den genom lag åläggas som en uppgift för VTS-tjänsteleverantören. VTS-tjänsteleverantören ska dock omedelbart underrätta Trafikverket om ett beslut som den fattat. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 4 mom. till Trafikverket.

22 §. Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningsskyldighet. I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att om fartygsbefälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte kan delta i fartygstrafikservicen på det sätt som anges i 21 § eller om befälhavaren inte kan iakttå de föreskrifter som utfärdats med stöd av 17 § i syfte att tillfälligt leda fartygstrafiken, ska befälhavaren omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om detta samt lämna Trafikverket en separat skriftlig utredning i ärendet.

Enligt den föreslagna paragrafen ansvarar befälhavaren för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstrafikservicen. Fartygstrafikservicen ingriper inte i manövreringen av fartyget eller i arbetsfördelningen mellan befälhavaren och lotsen, utan lämnar endast sådan information som stöder beslutsfattandet i fråga om navigeringen. Befälhavaren ska också ansvara för att fartyget manövreras i enlighet med de bestämmelser och föreskrifter om trafiken som ska iakttå på VTS-området. Det är vanligen svårt att förutse sådan tillfällig ledning av fartygstrafiken som behövs i specialsituationer. Även tillfällig ledning av fartygstrafiken ska fokusera på målet, och befälhavaren ska besluta om de åtgärder som krävs för att manövrera fartyget. Om befälhavaren av något tvingande skäl som inverkar på fartygets säkerhet inte kan iakttå bestämmelserna i 21 § eller föreskrifterna gällande tillfällig ledning av fartygstrafiken enligt 17 §, ska befälhavaren omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om detta samt ge Trafikverket en skriftlig utredning i ärendet.

Det föreslås att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska VTS-tjänsteleverantören omedelbart underrätta Trafikverket om en anmälan enligt 2 mom. som den fått.

22 a §. Fartygens ankomstmeddelande. Det föreslås att 2 mom. kompletteras så att det föreskrivs att tullmyndigheten kan kräva att ankomstmeddelandet utöver de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–6 i punkt B i bilagan till direktivet 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter ska innehålla uppgifter i sjöfartshälsodeklarationen, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Ur förteckningen som gäller ankomstmeddelandet utelämnades en gång i tiden hänvisningen till sjöfartshälsodeklarationen, eftersom Trafikverket inte tidigare har haft några färdiga processer tillsammans med social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde för att behandla sjöfartshälsodeklarationerna i systemet för hantering av information inom sjöfarten (Portnet). En process för sjöfartshälsodeklarationen har nu blivit klar som ett resultat av sektorsövergripande samarbete mellan social- och hälsovårdsministeriet, Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården (Valvira), Institutet för hälsa och välfärd (THL) och Tullen, och numera kan deklarationen vid behov ges via Portnet, varifrån det förmedlas vidare till jouren vid THL. Tillägget innebär att tullmyndighetens övervakningsansvar skrivs in i lagen.

Det föreslås att 4 mom. stryks som föråldrat. Det är frågan om en informativ skrivning där annan på anmälningarna och meddelandena tillämplig lagstiftning slås fast. De uppgifter som behövs framgår redan av 1 och 2 mom. Dessutom innehåller momentet föråldrade hänvisningar till exempelvis EU-lagstiftningen. I 22 g § finns en hänvisande bestämmelse om att Tullen meddelar närmare föreskrifter om innehållet i de meddelanden som avses i 22 a och 22 b § och om registrering av meddelandena i det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §.

22 d §. *Lämnande av uppgifter för statistik.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att det föreskrivs att Trafikverket kan ge en VTS-tjänsteleverantör i uppdrag att samla in de uppgifter som anges i momentet. Genom detta blir det möjligt för VTS-tjänsteleverantören, som upprätthåller VTS-lägesbilden, att för Trafikverket i samband med upprätthållandet av fartygstrafikservice samla in de uppgifter som anges i paragrafen.

Det föreslås att 5 mom. kompletteras så att ägarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter åläggs att lämna uppgifterna till VTS-tjänsteleverantören, om Trafikverket gett VTS-tjänsteleverantören i uppdrag att samla in informationen. VTS-tjänsteleverantören ska förmedla uppgifterna vidare till Trafikverket.

22 f §. *Befrielser.* Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1, 2 och 3 mom. till Trafikverket.

23 §. *Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss.* Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1 mom. till VTS-tjänsteleverantören.

Det föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska VTS-tjänsteleverantören utan dröjsmål underrätta Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet om en anmälan enligt 1 mom. som den har fått. På så sätt säkerställs det att Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet är medvetna om kritiska lägen och olyckor till sjöss och i förekommande fall kan kontakta andra myndigheter. I övrigt motsvarar paragrafen gällande lydelse i 23 §.

Det nuvarande 3 mom. föreslås bli ett nytt 4 mom.

24 §. *Skyldighet att bistå VTS-tjänsteleverantören.* Det föreslås att paragrafen ändras så att det föreskrivs att Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet samt befälhavarna på statliga fartyg utan vederlag ska bistå VTS-tjänsteleverantören när den utför de uppgifter som den ålagts i denna lag genom att ge den sådan information eller stöd av annat slag som den behöver, om det är behövligt med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär, och det inte föreligger något hinder som har att göra med myndighetens uppgifter. Eftersom begreppet handräckning traditionellt täcker endast myndigheternas ömsesidiga hjälp, föreslås det att termen ”att bistå” används i paragrafen i stället för ”handräckning”. Även paragrafens rubrik föreslås bli ändrad på motsvarande sätt.

Handräckning från myndigheterna ska gälla VTS-tjänsteleverantörens lagstadgade operativa uppgifter. Att bistå kan innebära exempelvis åtgärder för att identifiera fartyg och kontrollera läget, till exempel när det inte går att få kontakt med ett fartyg med normala medel. VTS-tjänsteleverantören kan be myndigheterna ta sig ut till ett fartyg och identifiera det på plats. De myndigheter som ålagts att bistå kan också till exempel söka efter, identifiera och bogsera bort föremål som driver omkring på farledsområdena och stör trafiken, exempelvis förtöjningsbojar, timmer, delar av bryggor, pিরer eller kajer samt förrymda roddbåtar. Biståndet kan också vara av något annat slag än sådan hjälp som nämns i exempelfallen. Skyldigheten att bistå ska dock

gälla endast sådant bistånd som myndigheten är behörig att ge. Eftersom alla myndigheter som nämns i paragrafen också har andra lagstadgade uppgifter, föreslås det en bestämmelse enligt vilken VTS-tjänsteleverantören kan bistås, om det inte finns något hinder som har att göra med myndigheternas uppgifter. Intressevägningen och beslutsfattandet ska då ställas i proportion till hur pass allvarlig och av vilken art det eventuella kritiska läget är samt till övriga faktiska omständigheter som är för handen. Vid bedömningen gäller det dock att beakta exempelvis karaktären av ett annat pågående tjänsteuppdrag samt hur allvarligt det eventuella kritiska läget är.

25 §. Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservicen. Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 1 och 2 mom. till VTS-tjänsteleverantören. Paragrafen motsvarar gällande lydelse i 25 §.

26 §. VTS-behörighetsregister. Enligt förslaget ändras VTS-myndigheten i 5 mom. till VTS-tjänsteleverantören. Paragrafen motsvarar gällande lydelse i 26 §. Det föreslås också att det sista momentet, 6 mom. stryks. Justitieministeriet har föreslagit att personuppgiftslagen ska upphävas som en del av den nya dataskyddslagstiftning som föreslås träda i kraft den 25 maj 2018. Därför behövs det inte längre någon hänvisande bestämmelse till personuppgiftslagen.

28 §. Tillsyn. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket ska övervaka iakttagandet av lagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att det föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket ska ha skyldighet att anmäla fartyg.

Vidare föreslås det att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen. I momentet föreskrivs det om tillsyn över den riskhantering som avses i 16 § 5 mom. Trafiksäkerhetsverket ska kunna åläggas en VTS-tjänsteleverantör att vidta korrigerande åtgärder för att eliminera en betydande risk som inverkar på säkerheten inom sjöfarten. Med betydande risk avses betydande verkan i analogi med det föreslagna 18 a § 1 mom. Vidare föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets möjlighet att förena skyldigheten med vite.

29 §. Straffbestämmelser. Säkerställandet av att trafikledningen i anknytning till fartygstrafikservice fungerar förutsätter inte bara tillsyn utan också sanktioner för brott. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det föreskrivs att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller mot en order som getts med stöd av 17 § 1 eller 3 mom. eller mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a § eller mot bestämmelserna i 21 § 1 mom. eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a–22 e eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter. Den hänvisande bestämmelsen i 1 mom. om att också tullagen ska tillämpas vid överträdelse av Tullens order föreslås utgå.

29 a §. Felavgift. Det föreslås att en ny 29 a § fogas till lagen. I paragrafen föreskrivs det om en felavgift som kan påföras av Tullen. Enligt förslaget gäller att om fartygsoperatören, skeppsklareraren eller befälhavaren för ett fartyg för sjötransport som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som avgår från en finsk hamn eller ankarplats uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten enligt 22 a eller 22 b §, ska Tullen kunna påföra en felavgift på minst 50 och högst 3 500 euro. När storleken på felavgiften bestäms ska det beaktas hur klandervärt förfarandet varit och om förfarandet har upprepats.

Felavgift ska dock inte kunna påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning, åtalsprövning eller i ett brottmål som behandlas vid en domstol eller den som åtalats för samma gärning och åtalet har avgjorts i domstol genom ett beslut som vunnit laga kraft.

I 22 a och 22 b § föreskrivs det om meddelanden till Tullen: fartygens ankomstmeddelande och fartygens avgångsmeddelande. I paragraferna åläggs skyldighet att med hjälp av det elektroniska anmälningssystemet inom sjöfarten i vissa situationer lämna uppgifter om ett fartyg och dess last. Enligt 22 g § kan Tullen meddela närmare föreskrifter om innehållet i de meddelanden som avses i 22 a och 22 b § och om registrering av meddelandena i det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. För att de anmälningsskyldigas ansvar särskilt ska betonas i lagen föreslås det att en felavgift i stället för böter ska kunna tillgripas som sanktion i de aktuella fallen av underlåtenhet. Den föreslagna bestämmelsen stämmer överens med en bestämmelse i tullagen.

I 3 mom. föreskrivs det om sökande av ändring i Tullens beslut om påförande av en felavgift. Enligt momentet ska omprövning av Tullens beslut om en felavgift få begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning ska ändring få sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Förvaltningsdomstolens beslut ska få överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Det föreslagna ändringsökandet är i huvuddrag likadant som det som enligt 31 § gäller i fråga om andra förvaltningsbeslut än beslut om återkallande av behörighetsintyg för en VTS-operatör. Enligt förslaget ska ändring dock sökas hos Helsingfors förvaltningsdomstol, eftersom tullbesvär från hela landet behandlas där. Vid sökande av ändring som gäller en felavgift ska inte heller bestämmelsen i 31 § 4 mom. tillämpas. Hur felavgiften verkställs kommer således att bestämmas i enlighet med 31 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen (586/1996). I det momentet sägs att ett beslut i vilket ändring får sökas genom besvär inte får verkställas innan det har vunnit laga kraft.

33 §. Övergångsbestämmelser. Det föreslås att 1 och 2 mom. stryks. Till paragrafen fogas enligt förslaget en ny övergångsbestämmelse, enligt vilken de beslut om inrättande av fartygstrafikservice som kommunikationsministeriet fattat med stöd av 8 § och som var i kraft vid ikraftträdandet av den föreslagna lagen ska fortsätta att vara i kraft. Således behöver inga nya beslut om inrättande fattas med stöd av 8 §.

1.4 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

9 a §. Skyldighet för leverantören av fartygstrafikservice att bistå tillsynsmyndigheten. Det föreslås att en ny 9 a § fogas till lagen. Enligt paragrafen ska den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice vara skyldig att på begäran genom att lämna uppgifter och annat bistånd bistå tillsynsmyndigheten vid skötseln av inspektionsuppgifter enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Det bistånd som leverantören av fartygstrafikservice lämnar kan innebära exempelvis att leverantören förmedlar information om fartygens planerade ankomster, avgångar och kajplatser. Sådant bistånd som begärs av leverantören av fartygstrafikservice kan innebära exempelvis testning av radio- och AIS-anordningar efter reparationer som Trafiksäkerhetsverket har gett order om.

20 §. Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälares identitet. Till 5 mom. fogas enligt förslaget en hänvisning till en i 9 a § nämnd och i lagen om fartygstrafikservice avsedd leverantör av fartygstrafikservice.

1.5 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

32 §. Tillsyn. Det föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet ska den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) vara skyldig att lämna uppgifter och annat bistånd till Trafiksäkerhetsverket vid skötseln av tillsynsuppgifter enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. De uppgifter som leverantören av fartygstrafikservice lämnar kan gälla exempelvis ett fartygs position. I det bistånd som ska lämnas ingår att till fartyget förmedla Trafiksäkerhetsverkets anvisningar och meddelanden.

Dessutom föreslås det att termen tullverket i 2 mom. ändras till Tullen för att terminologin ska motsvara 2013 års förvaltningsreform.

1.6 Lag om ändring av lagen om transportservice

AVDELNING I: ALLMÄNT

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 §. Definitioner. Till paragrafen föreslås att man lägger till definitionen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Den ska gälla alla former av transport, även om enbart de horisontella bestämmelserna om tjänsteleverantörens informationshantering föreslås placeras i den nya avdelningen II A av lagen om transportservice. Bestämmelserna om informationshantering ingår i 2 kap. I 1 kap. ges bestämmelserna om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Bestämmelserna om flygsäkerheten baserar sig i huvudsak på EU-lagstiftningen och finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet. Bestämmelserna om sjöfarten finns i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och om järnvägstrafiken i järnvägslagen (304/2011).

AVDELNING II A: TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING

Trafikstyrningens och trafikledningens betydelse kommer redan inom den närmaste framtiden att förändras. I första skedet syns det genom att en aktör som tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster blir en av noderna för information i anknytning till trafiken. Betydelsen av information i utvecklingen av transportsystemet och transportservice är betydande även globalt. Alla de nya tjänster som uppstår utnyttjar information i betydande grad. Syftet med det första och andra skedet av lagen om transportservice har varit att stödja denna utveckling.

I fortsättningen kommer betydelsen av trafikstyrning och trafikledning att ytterligare öka när man övergår mot automatisk trafik. Införandet av fjärrstyrning finns redan inom synhåll. Till exempel inom sjöfarten finns det redan i olika delar av världen planer på att testa fjärrstyrning.

Syftet med den nu föreslagna regleringen är att ta de första stegen mot en sådan riktning som möjliggör dylik utveckling och att Finland även till den här delen ska vara en av spetsländerna i världen när det gäller digitaliseringen av transporten.

Trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har definierats i avdelning I 1 kap. 2 § så att de omfattar alla former av transport. Enligt definitionen avses det med trafikstyrnings- och trafikledningstjänster styrning, ledning och kontroll av väg-, järnvägs- och fartygstrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på varierande trafiksituationer. 1

kap. av den nu föreslagna avdelningen ska dock enbart gälla vägtrafik. Däremot ska informationshanteringen enligt det föreslagna 2 kap. gälla alla former av transport.

1 kap. Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

I nuläget utgör trafikstyrnings- och trafikledningstjänster inom vägtrafiken inte en funktion av samma typ som i de andra trafikformerna. I 4 § i vägtrafiklagen (267/1981) avses det med reglering av trafiken en situation där vägtrafikanten ska följa tecken eller anvisning som ges av polis eller av annan som reglerar trafiken, således utgör dessa situationer undantagsfall.

Därför ges det i detta kapitel nya bestämmelser om ordnande och tillhandahållande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Syftet med bestämmelserna har varit att även ta i beaktande vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsternas sannolikt ökande betydelse. Trots detta är det fråga om bestämmelser på miniminivån.

När det gäller andra former av trafik finns bestämmelserna om trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i de gällande lagarna. Därtill ska det beaktas att bestämmelserna i det föreslagna 2 kap. även gäller andra trafikformer. Bestämmelserna om ordnande av flygtrafiktjänster finns Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster). Bestämmelserna om ordnande av fartygsservice finns i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och om ledningen av bannätet i järnvägslagen (304/2011).

1 §. Ordnande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. I den föreslagna paragrafen ska regleras om ordnandet av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Vaghållaren av statens landsvägsnät är Trafikverket. Enligt 9 § i landsvägslagen (503/2005) är trafikförvaltning en del av vaghållningen. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 36 § 1 mom. i järnvägslagen (304/2011). Trafikverket ansvarar alltså för ordnandet av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna, men kan ge uppgiften att skötas åt offentliga eller privata tjänsteproducenter. Tjänsternas kvalitet och tillhandahållande på lika villkor ska säkerställas genom avtal mellan parterna.

Sättet att ordna trafikstyrnings- och trafikledningstjänster är tämligen lätt inom järnvägstrafiken och vägtrafiken. Inom luftfarten utser statsrådet tillhandahållarna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, och i fråga om fartygstrafikservice ska beslutsfattaren enligt ett förslag som ingår i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) vara Trafiksäkerhetsverket.

Enligt förslaget är det Trafikverkets uppgift att ordna trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna på grundnivån på statens landsvägsnät. Det finns dock inget hinder till att upprätthållare av privata vägar och gator anskaffar trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna av samma tjänsteleverantörer. Om de så vill, kan de även förvärva andra än tjänster på grundnivån. I det föreslagna 2 mom. ska vidare föreskrivas att Trafikverket i samarbete med aktörer som representerar kommuner och enskilda vägar kan samordna vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som tillhandahålls på landsvägar, gator och enskilda vägar. Genom dylikt samarbete kan man främja införandet av enhetlig praxis inom trafikstyrningen på olika vägar och därmed vägtrafikstyrningens klarhet samt trafiksäkerheten.

2 §. Uppgifter i anslutning till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. I paragrafen ska föreskrivas om vilka uppgifter som ingår i vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster på basnivå. Det är fråga om uppgifter som är väsentliga med tanke på trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Utöver dessa uppgifter på basnivån kan tjänsteleverantören erbjuda olika

tilläggs tjänster, till exempel fjärrstyrning i framtiden. Dessa tjänster kan köpas av väg- och gatuhållare men även av ägare, innehavare eller användare av enskilda trafikmedel. Det behöver inte finnas bestämmelser om dessa mervärdetjänster i lagen. Förhållandet mellan leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och regleringen av trafiken enligt vägtrafiklagen har redogjorts för i beskrivningen av nuläget.

I den informationsverksamhet som avses i det föreslagna 1 mom. är det fråga om tjänster som för närvarande erbjuds till stor del av myndigheter. Till exempel enligt 2 § 1 mom. 6 punkten i lagen om Trafikverket (862/2009) ska verket sörja för trafikledningen och dess utveckling på statens trafikleder och i sjöfart även utanför statens farleder enligt vad som särskilt föreskrivs om detta. Enligt 1 § 1 mom. 1 punkten i lagen om meteorologiska institutet (585/1967) är det Meteorologiska institutets uppgift att producera väderlekstjänster.

Syftet med förslaget är emellertid att tjänsterna i framtiden ska vara allt högklassigare, bland annat mer heltäckande och bättre i realtid. I fortsättningen kommer utbudet av dessa tjänster att i huvudsak ske genom öppen data enligt det som föreskrivs i 2 kap. Tillsviare kan informationsverksamheten dock skötas till exempel med trafikmeddelanden, som bland annat läses upp i radion.

Den information som tjänsteleverantören ger åt olika aktörer kan variera. Till exempel information om förhållanden som ges till underhållare av vägar kan vara betydligt noggrannare än informationen till allmänheten. All information kan inte heller offentliggöras. Som exempel kan nämnas information som gäller skicket och driftbarheten av maskiner som betjänar väghållningen och trafiken. Om utlämnande av information för olika syften föreskrivs nedan i 2 kap.

Lägesbilden innehåller den statiska omgivningen och de variabla delarna i digital form. Den statiska omgivningen innehåller som baselement till exempel kartbilder av hög kvalitet (3D). Syftet är att tjänsteleverantören ska utveckla lägesbilden så att man med hjälp av den bland annat kan betjäna den allt mer automatiska trafiken. Automatiserade fordon har ett stort antal sensorer av olika slag med vilka bilen kan vidta de nödvändiga styråtgärderna. Utöver automatisering finns det dock hela tiden utvecklande teknologier och metoder med vilka trafikmedel kan kommunicera med varandra och med trafikinfrastrukturen. En uppdaterad lägesbild som är av hög kvalitet ökar den autonoma trafikens säkerhet. Om förvarandet av en lägesbild föreskrivs i 5 § nedan.

Anmälnings- och informationstjänsten baserar sig på väganvändarnas frivilliga anmälningar om störningar av olika slag. Även dylika anmälningsförfaranden håller på att utvecklas. Till exempel i Lappland håller man på att utveckla den s.k. Porokello-tjänsten, med vilken väganvändarna kan dela information om renar som finns på vägar och i deras närhet och orsakar därför tillbud. Anmälan görs ofta med mobil.

Informationen om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen är kvantitativa uppgifter till exempel om genomsnittliga resetider eller trafikmängder mellan två punkter. Av dem framgår inte till exempel trafikmedlens identifieringsuppgifter.

Med väderlek- och förhållandeuppgifter kan avses till exempel halkan och snöfallet på olika vägsträckor, som försvårar trafiken. I fortsättningen torde även dessa tjänster bli allt noggrannare och mer detaljerade, och då kan även varningarna riktas till specifika vägsträckor.

Bestämmelserna om regleringen av trafiken, som föreslås i paragrafens 2 mom., är nya. Redan nu kan vägtrafikcentralen i enlighet med 1 punkten stänga en tunnel temporärt och ge uppgifter

om en alternativ rutt, men till andra delar existerar alla motsvarande uppgifter för trafikstyrningen inte i nuläget.

Med bestämmelserna vill man förbereda sig på en situation i vilken betydelsen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsten ökar när man övergår mot automatiserad trafik. Det bör observeras att bestämmelserna inte avser fjärrstyrning. Det kan leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsten tillhandahålla som mervärdestjänst på begäran av den som behöver en dylik tjänst. Det är däremot fråga om temporära åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Åtgärderna vidtas alltid enligt de ramvillkor som myndigheten ställt. Dylåka åtgärder sker redan nu mycket långt automatiskt, men i fortsättningen ökar automationen ytterligare. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster är i fortsättningen den naturliga aktören för att sköta verksamhet av detta slag, eftersom den samlar in information om läget av olika aktörer och har även tekniskt sett de nödvändiga verktygen för arrangemangen, när digitaliseringen och trafikautomationen framskrider.

Åtgärdernas varaktighet i vägtrafiken överskrider sällan den föreslagna gränsen på 24 timmar, eftersom det ofta är fråga om till exempel undanröjande av en olycksplats eller motsvarande situationer. I nuläget förutsätter åtgärder till exempel ställandet av en trafikskylt, till vilket leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsten inte har befogenheter. I framtiden vidtas åtgärderna genom kommunikationsnätverk direkt till fordonen.

I en verksamhetsomgivning med automatiserad trafik är utgångspunkten i 2 punkten i momentet att tjänsteleverantören anvisar en ersättande rutt när den stänger en väg eller tunnel så att trafiken alljämt ska löpa smidigt. Bara i undantagsfall kan det finnas ett dröjsmål i anvisandet av en alternativ rutt. En sådan här situation kan komma i fråga till exempel när man är tvungen att stänga en tunnel på grund av ett tillbud i den, till exempel eldsvåda. Anvisande av rutt för trafikmedel som transporterar farligt gods och för specialtransporter, som avses i 7 punkten, gäller också undantagssituationer. En transport kan ha en rutt som anvisats av en myndighet, men den måste ändras för att det är nödvändigt för att hindra tillbud eller olyckor och för att säkerställa smidigheten i trafiken. Även för dylåka situationer ställs i förväg randvillkor genom en föreskrift av Trafiksäkerhetsverket.

Det föreslagna 3 momentet återspeglar att tjänsteleveratöre inte har prövningsrätt gällande trafikarrangemang, utan åtgärderna tas alltid enligt de föreskrifter som myndigheten utfärdat. Även särskilt bedömande av åtgärdernas överensstämmelse med föreskrifter i efterhand är möjligt. För temporära åtgärder har i 2 mom. ställts en gräns på 24 timmar, och om den överskrids, fattar Trafiksäkerhetsverket beslutet om dess fortsättning. Olika myndigheter, såsom säkerhetsmyndigheter eller en myndighet som fungerar som väghållare, kan i olika situationer ha befogenheter att bestämma om stängandet av en väg eller tunnel. Leverantörer och vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningsledningstjänster behöver samarbeta med dessa myndigheter, framför allt när de stänger en väg eller tunnel enligt föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Därför finns det skäl för Trafiksäkerhetsverket att ta hänsyn till de befogenheter som olika myndigheter i olika situationer har, då föreskrifter meddelas.

3 §. Krav på leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. 1 och 2 mom. i den föreslagna paragrafen motsvarar avdelning IV 4 kap. 4 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice i lagens andra skede. Bestämmelserna gäller tjänsteleverantörens pålitlighet och dess bedömning.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster föra en drifhandbok. Bland övriga former av trafik förutsätts det inom luftfarten och i

spårtrafiken att tjänsteleverantören ska ha ett säkerhetsorganisationssystem. En leverantör av fartygstrafikservice ska å sin sida ha en drifhandbok. Det senare nämnda ska också anses vara tillräckligt för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.

Enligt 4 mom. i paragrafen ska en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster säkerställa att dess personal har tillräcklig kompetens. Bland andra trafikformer förutsätts det inom luftfarten och vid tillståndet av fartygstrafikservice att personalen avlägger och uppvisar yrkeskompetens. Beträffande styrnings- och ledningstjänster för järnvägstrafiken avstod man från regleringen av yrkeskompetensen i den reform av behörighetsreglering som genomfördes i andra skedet av lagen om transportservice. Regleringen om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster är helt ny, och åtminstone tillsvidare är avsikten att hålla den rätt lätt för att inte skapa en onödig administrativ börda.

I det föreslagna 5 mom. ska regleras om det straffrättsliga ansvaret av en person som är anställd hos en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.

4 §. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Skyldigheten till förberedelse ska i alla omständigheter täcka utöver tryggandet av den egna verksamhetens kontinuitet även deltagande i allmän beredskapsplanering och förberedelser för verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. Sådana är till exempel exceptionella väderleksförhållanden eller exceptionellt före, som i betydande grad försvårar vägtrafiken. Bestämmelsen motsvarar det som har föreskrivits gällande styrnings- och ledningstjänster för andra former av transport, bland annat den föreslagna 19 a paragrafen till lagen om fartygstrafikservice.

5 §. Informationssäkerhet. Informationsskyddets betydelse betonas när transportmedlen och trafikinfrastrukturen till en ökande grad blir beroende av kommunikationsnätverkens och informationssystemens pålitliga verksamhet. Även trafikstyrningen och -trafikledningen sker i fortsättningen via kommunikationsnätverk och informationssystem. Trafikstyrningen har en viktig roll med tanke på hela transportsystemets funktion och säkerhet. Med anledning av detta ska trafikstyrningen betraktas som en med tanke på samhällets funktion central service som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för att säkerställa en hög gemensam nivå av nät- och informationssäkerhet i hela unionen (nät- och informationssäkerhetsdirektivet).

I samband med det nationella genomförandet av nät- och informationssäkerhetsdirektivet föreslås det att en till sitt innehåll motsvarande bestämmelse beträffande andra transportformer ska ingå i luftfartslagen när det gäller leverantörer av flygtrafikservice, i järnvägslagen när det gäller förvaltaren av statens bannät och leverantörer av trafikledningstjänster samt i lagen om fartygstrafikservice när det gäller leverantörer av fartygstrafikservice. I fråga om vägtrafiken föreslås det att bestämmelsen ges i detta sammanhang.

Kommunikationsnäten enligt 1 mom. i paragrafen avses vara sådana kommunikationsnät som avses i 3 § 39 punkten i informationssamhällsbalken (917/2014). Informationssystem kan bestå av till exempel terminalutrustning som avses i 3 § 25 punkten i informationssamhällsbalken eller av data som förvaras, hanteras, söks eller överförs i dessa system. Sådana kommunikationsnät och informationssystem som avses i paragrafen är i första hand privata kommunikationsnät och informationssystem som förvaltas av tjänsteleverantörens egen datatekniska perso-

nal och vars informationssäkerhetsförvaltning har lagts ut på entreprenad. Riskhanteringsskyldigheten enligt det föreslagna 1 mom. ska bara gälla sådana kommunikationsnät och informationssystem som är viktiga med tanke på trafiksäkerheten. Med tanke på trafiksäkerheten ska åtminstone sådana system anses vara viktiga som är centrala för tjänstens kontinuitet eller där en störning kan orsaka en risk för vägtrafiksäkerheten.

Med riskhanteringen avses ändamålsenliga organisatoriska och tekniska åtgärder med vilka kommunikationsnätens och informationssystemens förmåga att med viss säkerhet skydda sig mot åtgärder som äventyrar äktheten, integriteten eller konfidentialiteten av den förvarade eller överförda eller hanterade informationen eller andra tjänster som erbjuds i ifrågavarande system eller som fås via dem. Riskhanteringen ska innehålla ändamålsenliga åtgärder med vilka effekten av störningar i anknytning till informationssäkerheten på tjänsternas kontinuitet i de system som används vid tillhandahållandet av tjänsterna förebyggs och minimeras. Åtgärder som hör till riskhanteringen kan vara till exempel upprättandet av säkerhetsplaner, deras testande i praktiken eller auditering, användningen av skydds- eller krypteringsprodukter samt iakttagandet av vissa, kända informationssäkerhetsstandarder, till exempel ISO/IEC 27001:2013-standarden. Med risk avses alla situationer eller händelser som rimligen kan identifieras och som kan ha en negativ inverkan på kommunikationsnätens och informationssystemens säkerhet. Riskhanteringen ska vara i verifierbar form. Syftet med dokumenteringen är att främja riskernas konsekventa hantering och aktörens medvetna lösningar gällande riskhanteringsåtgärdernas dimensionering. Dokumenteringen gör det också möjligt för myndigheter att vid behov i efterhand bedöma hur skyldigheterna enligt paragrafen har iakttagits. Dokumenteringen kan betyda till exempel riskbedömningar, säkerhetsanvisningar eller verksamhetsplaner i skriftlig form eller intyg på genomförandet av säkerhetskontroller. Dokumenteringen kan ingå i andra planer gällande hanteringen av säkerhetsrisker eller beredskap.

I 2 mom. i paragrafen ska föreskrivas om skyldigheten att till Trafiksäkerhetsverket lämna en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar. Med informationssäkerhetsrelaterade störningar avses enligt förslaget alla händelser som i praktiken har en negativ inverkan på ifrågavarande systems säkerhet. Definitionen motsvarar definitionen av avvikelse i nät- och informationssäkerhetsdirektivet. En störning ska anses vara betydande om den kan orsaka en risk för trafiksäkerheten. När begreppet betydande fastställs ska man i synnerhet ta hänsyn till det antal användare som påverkas av störningen, störningens längd samt geografiska spridning. Med system avses de kommunikationsnät och informationssystem som avses i 1 mom. Denna skyldighet, som baserar sig på nät- och informationssäkerhetsdirektivet, är inte den samma som skyldigheten att anmäla en personuppgiftsincident enligt artiklarna 33 och 34 i den allmänna dataskyddsförordningen.

I paragrafens 3 mom. ska föreskrivas om Trafiksäkerhetsverkets rätt att ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningspliktiga, själv informera om saken. Före informeringen ska Trafiksäkerhetsverket bereda tillhandahållaren av tjänsten tillfälle att bli hörd. Trafiksäkerhetsverket ska i första hand ge tillhandahållaren av tjänsten möjlighet att själv informera om saken.

I 4 mom. i paragrafen föreslås en förpliktelse till Trafiksäkerhetsverket att bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna. Syftet med detta är att säkerställa att då störningen har gränsöverskridande konsekvenser inom Europeiska unionen och då Trafiksäkerhetsverket anser att det finns skäl att underrätta en annan medlemsstat om störningen, får de medlemsstater som störningen gäller information om störningen.

Det föreslagna 5 mom. ansluter sig till den lägesbild som avses i 2 § 1 mom. När det gäller till exempel fartygstrafikservice är motsvarande tid för förvaring av upptagningar 30 dygn. Inom vägtrafiken finns det ett mycket stort antal händelser, och därför är en förvaringsskyldighet som än längre än 14 dygn alltför tung.

6 §. *Avvikelseanmälningar.* I denna lag utgör utgångspunkten behovet av trafiksäkerhet och smidighet i trafiken. Trots detta är det fråga om en funktion som till många delar stöder myndigheternas verksamhet och som på motsvarande sätt kan stödas av myndigheternas verksamhet. Denna paragraf gäller enskilda situationer. I paragrafen nämns också trafiksäkerhet, men bestämmelserna om informationsväxlingen gällande den finns i huvudsak i 2 kap. Syftet med den föreslagna paragrafen är att fästa uppmärksamhet vid att det kan vara väsentligt att underätta en annan aktör om en omständighet som leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har blivit medveten om för att förebygga eller minimera fara eller skada. Det kan också finnas skäl att separat informera andra aktörer om tjänsteleverantörens egna åtgärder, i synnerhet om de gäller trafikarrangemang, om åtgärden kan påverka skötseln av deras uppgifter, såsom konstateras i 2 mom. I paragrafens 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ges möjlighet att meddela närmare tekniska föreskrifter gällande anmälningsskyldigheten.

7 §. *Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken.* Utgångspunkten även i denna paragraf är att leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster måste agera i nära samarbete med sådana myndigheter vars verksamhet stöder tjänsteleverantörens uppgift gällande säkerställandet av trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Till exempel en olycka kan störa den övriga trafiken även kraftigt och även orsaka nya tillbud. Informationen om att en olycka har skett torde ofta först nå nödcentralen, och i synnerhet med tanke på den framtida trafikstyrningen är det viktigt att informationen snabbt överförs även till en leverantör av trafikstyrnings- och ledningstjänsten. Denna kan vara tvungen att till exempel vidta sådana trafikarrangemang som avses i 2 § 2 mom. På motsvarande sätt kan det finnas situationer i vilka informationen om en olycka först når leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, i vilket fall det är mycket viktigt att informationen överförs till Nödcentralverket eller andra räddningsmyndigheter i enlighet med 6 §. Målet är att informationsväxlingen ska ske automatiskt med informationssystem, dvs. inget manuellt arbete ska behövas.

8 §. *Att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* Bistånd från myndigheter ansluter sig enligt paragrafens ordalydelse till skötseln av de uppgifter om vilka det föreskrivs i lagen, dvs. beträffande vägtrafiken de uppgifter som avses i 2 §. I regel sköts till exempel de uppgifter i anknäring till trafikarrangemang som avses i 2 § 2 mom. automatiskt med hjälp av kommunikationsnät. Bistånd från myndigheternas sida har att göra med exceptionella situationer, och det finns sällan behov till det. Det är dock nödvändigt att genom lagstiftningen möjliggöra dylikt bistånd, eftersom skötseln av den lagstadgade uppgiften av en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsten ansluter sig till tryggheten av trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken, och deras lyckade skötsel påverkar även skötseln av de bistående myndigheternas egna uppgifter på ett positivt sätt.

Eftersom begreppet handräckning bara täcker bistånd från en myndighet till en annan, används termen bistånd i stället. Med myndighet avses i denna paragraf till exempel trafik-, miljö- och polismyndigheter samt räddningsverket. Bestämmelsen motsvarar 24 § i lagen om fartygstrafikservice, som ska ändras.

2 kap. Informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Informationsregleringen som ingår i detta kapitel gäller alla trafikformer. Det är ny reglering som inte har någon egentlig motsvarighet i de gällande sektorlagarna. Den reglering av informationshanteringen som för närvarande finns i dessa lagar är rätt sporadisk.

Syftet med den föreslagna regleringen är att möjliggöra den framtida utvecklingen, där leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster är en viktig nod i informationen i anknytning till trafiken. Leverantören av styrnings- och ledningstjänster tar hand om lagstadgade uppgifter vars syfte är att säkerställa trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. För att kunna sköta sina uppgifter behöver den en betydande mängd information av olika aktörer. Till gengäld ska den även ge information som transportsystemet som helhet på ett betydande sätt kan dra nytta av. Vidare är syftet med regleringen att skapa för olika aktörer jämlika verksamhetsbetingelser samt möjliggöra skapandet av nya verksamhetsmodeller och tjänster samtidigt som skyddet för sekretessbelagda uppgifter och personuppgifter inte äventyras.

Det effektiva tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster förutsätter behandling av personuppgifter enbart i mycket begränsad grad. En stor del av informationen är i princip sådan att den inte innehåller personuppgifter, till exempel information i anknytning till vägar, omständigheterna på dem samt till väderleksförhållanden. Därtill ska det beaktas att uppdraget är av den sorten att det även från andra uppgifter kan avlägsnas sådana faktorer som kopplar informationen med en fysisk person utan att informationens användbarhet vid tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster lider. Till exempel i informationen om ett trafikmedels läge behövs sällan någon kod som identifierar trafikmedlet, utan med tanke på trafikstyrningen räcker att veta att ett visst trafikmedel finns på ett visst ställe på vägnätet och rör sig i en viss riktning med en viss hastighet. Dessutom kan det behövas mått- och massuppgifter om trafikmedlet till exempel för bedömning av hur snabbt det kan stanna.

Tillsvidare finns lägesuppgifter om fartyg, luftfartyg och med en viss noggrannhet även om tåg tillgängliga i offentliga tjänster så att även deras unika koder är tillgängliga. Även de uppgifter som tillverkarna samlar om fordon innehåller ofta unika koder, till exempel identifieringsnummer. Man ska dock sträva efter att en så stor del av informationen som möjligt ska förmedlas utan unika koder. Till exempel automatisk trafik behöver oundvikligen information om trafikmedel som är nära eller som möts för att trafiken ska kunna löpa smidigt. Det är möjligt att åtminstone minska utmaningarna i anknytning till skyddet av personuppgifter så att uppgifter som identifierar trafikmedel inte ska ingå i den information som förmedlas. Behovet av information är också delvis av engångskaraktär, såsom vid ett möte. Då kan man undvika att spara informationen.

Till den del som leverantörer av trafiklednings- och trafikstyrningstjänster behandlar personuppgifter, kommer bestämmelsen om behandlingen i huvudsak direkt från EU:s allmänna dataskyddsförordning, när denna proposition träder i kraft. Tillämpningen av denna förordning inleds den 25 maj 2018. Förordningen innehåller rätt mycket nationellt handlingsutrymme, framför allt då det är fråga om myndigheternas behandling av information på basis av lagen.

När det gäller den aktuella propositionen anses det dock inte finnas ett behov att anta bestämmelser som innebär att detta handlingsutrymme utnyttjas, med undantag för grunden för behandlingen. Även till dessa delar är det fråga om den sedvanliga rätten att överlämna och motta information mellan myndigheter och separat fastställda aktörer. I princip är det fråga om överlåtelser mellan registerförare av olika slag, och det är inte meningen att den föreslagna regleringen ska etablera ett förhållande mellan registerföraren och behandlaren. Detta uppgifter innehåller i princip inte personuppgifter. Grunden för behandlingen hos myndigheter ska vara artikel 6.1 e i dataskyddsförordningen, när det är fråga om skötseln av myndighetsuppgifter som

allmänt tillhör dem. Därutöver ska personuppgifter behandlas för att uppfylla de förpliktelser som föranleds av den föreslagna lagen. Behandlingsgrunden ska vara registerförarens iakttagande av sina skyldigheter i överensstämmelse med lagen (artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen). Syftet med behandlingen för leverantören av styrnings- och ledningstjänstens del är tillhandahållandet av tjänsten i fråga. De uppgifter som ingår i tjänsten har med tanke på vägtrafiken fastställts i avdelning II A 1 kap. i den föreslagna lagen. När de gäller andra former av trafik, finns regleringen i de särskilda lagarna. Om den myndighets uppgifter som får informationen föreskrivs i lagen beträffande myndigheten i fråga. Såväl genomförandet av myndighetsuppgifterna som säkerställandet av trafikens smidighet, som samhällets normala funktion förutsätter, är otvivelaktigt syften som främjar det allmänna intresset. Proportionaliteten tryggas genom att begränsa informationen till de nödvändiga uppgifterna samt genom att göra det möjligt att begränsa överföringen av informationen vidare. Till övriga delar baserar sig informationshanteringen som avses i den föreslagna 2 kap. och säkerställandet av dess ändamålsenlighet, till den del det är fråga om behandlingen av personuppgifter, på bestämmelserna i EU:s dataskyddsförordning och den nationella allmänna lagen. Den nationella allmänna lagen är för närvarande under beredning vid justitieministeriet.

1 §. Rätt att få information av myndigheter. I paragrafen ska föreskrivas om myndigheternas rätt att lämna information till leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster utan att sekretessbestämmelserna utgör ett hinder. Inom luftfarten utser statsrådet leverantörerna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, och i fråga om fartygstrafikservice ska beslutsfattaren enligt ett förslag som ingår i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) vara Trafiksäkerhetsverket. Inom järnvägs- och vägtrafiken ska det finnas ett avtal om service som Trafikverket beställer. Även om information med stöd av den föreslagna bestämmelsen även ska lämnas till offentliga eller privata tjänsteleverantörer, är kretsen av de aktörer som får information dock begränsad och välkänd. Man bör dessutom ta i beaktande att det enligt bestämmelsen finns rätt till överlåtelse av information, vilket innebär att det alltid, som vanligt, är den överlåtande myndigheten som fattar beslutet om överlämnandet av informationen. Uppgifterna av en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ansluter sig till säkerställandet av trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Om sådant eventuellt överlämnande av information som till exempel hänför sig försvarssyften eller territorialövervakningen föreskrivs annanstans i lagen, till exempel i lagen om fartygstrafikservice. Bestämmelsen hänför sig i synnerhet till överlåtelse av sekretessbelagd information, och är en speciallag i förhållande till lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Till sin natur är bestämmelsen kompletterande, eftersom det i lagarna om olika trafikformer kan ha föreskrivits om rätten att i vissa fall få information.

I den föreslagna 1 mom. begränsas de uppgifter som överläts inte närmare utan det är fråga om nödvändighetsförutsättning. På basis av momentet kan till leverantören av styrnings- och ledningstjänster till exempel lämnas uppgifter som behövs för att bilda lägesbilden, inklusive information om läget för myndigheternas trafikmedel. Däremot har överlämnandet av informationen vidare begränsats på så sätt att den överlåtande myndigheter alltid kan förbjuda överlämnandet av informationen i fråga vidare. Man bör emellertid beakta att information även kan användas på ett sätt som främjar säkerställandet av trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken, men som inte avslöjar den överlämnade informationen. Då kan till exempel fjärrstyrning som erbjuds som mervärdestjänst till exempel utnyttja information om läget för myndighetens trafikmedel genom att styra ett trafikmedel under fjärrstyrning att ge vika på ett tryggt sätt. Informationen kan även i vissa fall kombineras med annan informationsmassa så att det är omöjligt att skilja åt enskilda uppgifter. I detta fall är det dock fråga om överlåtelse av information, och man måste avtala om detta separat.

Bestämmelsens betydelse kan variera mellan olika trafikformer, framför allt på kort sikt. Inom sjöfarts-, luftfarts- och järnvägstrafiken finns till exempel informationen om trafikmedlens läge redan nu tillgänglig, och den används även för trafikstyrningen. Däremot är informationen om till exempel läget för myndighetens fordon inom vägtrafiken för närvarande ofta inte nödvändig med tanke på skötseln av uppgifterna för leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Men vid övergången mot automatiserad trafik blir denna information sannolikt nödvändig. En annan sak är emellertid att det inte alltid finns ett behov att kombinera denna information med identifieringsuppgifter som identifierar fordonet. Syftet har varit att formulera bestämmelsen på ett sätt som möjliggör iakttagandet av olika situationer och möjliggör även framtida utveckling.

Med stöd av bestämmelsen överlåter även de statliga och kommunala myndigheter som förvaltar trafikledningsinformation. Informationen behövs bland annat om underhålls- och byggarbetsplatser.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om sättet att överlämna information. I regeringens proposition i andra stadiet av lagen om transportservice (RP 145/2017 rd) har man avstått från definitionen av tekniskt gränssnitt. Detta beror på att man med tekniskt gränssnitt med tiden har kunnat avse saker av många olika slag, och med dem har man inte kunnat bygga interoperabilitet mellan myndigheter eller mellan myndigheter och de aktörer som tar hand om lagstadgade uppgifter. Syftet är att inom transportsystemet bygga en decentraliserad, kompatibel datainfrastruktur där interoperabiliteten möjliggörs med programmeringsgränssnitt (API). Ett gränssnitt kan vara öppet eller slutet, men inter eller ett öppet gränssnitt innebär att informationen ska vara öppet tillgängligt för alla.

I bestämmelsen förutsätts att myndigheten lämnar ut informationen avgiftsfritt. Eftersom största delen av informationsväxlingen kommer att ske automatiskt, borde informationsbehandlingen efter skapandet av gränssnittet inte orsaka stora kostnader.

I det föreslagna 3 mom. konstateras att tjänsteleverantören även får använda den information som den erhållit för utförande av uppgifter för en trafikform även i trafikstyrningen och trafikledningen av en annan trafikform. Även om det föreskrivs om tillhandahållandet av tjänster enligt trafikform, är det möjligt att samma aktör erbjuder trafikstyrnings- och trafikledningstjänster inom flera olika trafikformer. Då finns det ingen orsak att hindra tjänsteleverantören från att till exempel använda information som den fått för flygsäkerheten i en situation där det till exempel är nödvändigt att vidta vägtrafiksarrangemang på det sätt som avses i 2 § 3 mom. Det kan till exempel vara fråga om ett luftfartyg som landar på ett nödlandningsställe på en väg.

2 §. Annan rätt till information. I det föreslagna 1 mom. ska föreskrivas om rätten av en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster att få information av privata aktörer. Bestämmelsen gäller information som aktören även övrigt innehar, dvs. man behöver inte producera ny information med anledning av detta. Till exempel information om trafikmedlens läge behöver överlämnas bara om sådan information existerar. Introduktionen till paragrafens 1 mom. begränsar den information som aktörerna behöver lämna ut.

En leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har rätt att få information om trafikledernas underhåll och byggarbetsplatser även av myndigheter som fungerar som väghållare. Till exempel underhållsarbetets effekter på trafikens smidighet kan dock variera från dag till dag. Därför är det viktigt att dylik information effektivare än nu kommer till en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, till exempel för att öka användningen av alternativa rutter.

När automationen ökar och kommunikationen mellan trafikmedel samt mellan trafikmedel och trafikinfrastrukturen ökar, ska även informationen gällande störningar i kommunikationsnäten nå leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster på ett effektivt sätt. Därför ska upprätthållare av kommunikationsnät åläggas en skyldighet att till en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster lämna uppgifter som störningar i kommunikationsnätet, om dessa är nödvändiga för att bilda en uppfattning om trafikläget eller om de annars ansluter sig till trafikens säkerhet och smidighet. Dylig information kan till exempel vara information om störningens omfattning eller längd samt en uppskattning om störningens effekter på trafiksäkerheten eller smidigheten i trafiken. Ett kommunikationsnät har definierats i 3 § 1 mom. 39 punkten i informationssamhällsbalken. I 3 § 1 mom. 27 punkten i informationssamhällsbalken avses med upprätthållare av kommunikationsnät ett teleforetag eller annan aktör som upprätthåller ett kommunikationsnät i anknötning till trafikinfrastrukturen.

Informationen av luftfartygens och fartygens läge är redan nu offentligt tillgänglig. Lägesinformation om tågen är inte det, men behovet av sådan information är uppenbart till exempel för att förebygga plankorsningsolyckor.

Annan aktör kan vara till exempel en operator av en lyftkran som används på en byggarbetsplats. Information om tillfälliga höga hinder kan vara nödvändig till exempel när trafiken med obemannade luftfartyg och dess styrning ökar.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan informationen även innehålla sådana uppgifter som betraktas som sekretessbelagda, om detta är nödvändigt med tanke på skötseln av de lagstadgade uppgifterna för trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Den aktör som överlämnar information kan även vara en offentlig aktör eller utföra en offentlig förvaltningsuppgift, i vilket fall bestämmelserna om sekretess i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet kan omfatta överlämnandet av uppgifterna. Enligt bestämmelsen i fråga ska detta dock inte utgöra ett hinder för utlämnandet av informationen. Det bör beaktas att vilken som helst information inte behöver lämnas ut av ett företag, utan att det alltså är fråga om sådana uppgifter som definieras i 1 mom. Bara information som på ett begränsat sätt kan betraktas som affärs- eller yrkeshemlighet torde ansluta sig till den, och i regel kan man dock från den information som lämnas sannolikt utesluta de sekretessbelagda elementen. Om den överlämnande parten anser att informationen innehåller element som ska hemlighållas, har överlämnandet av informationen vidare kraftigt begränsats.

I det föreslagna 3 mom. vill man återigen främja skapandet av en decentraliserad informationsfördelningsinfrastruktur inom trafiken. Även beträffande privata aktörer är syftet att i regel övergå till informationsväxling som sker via gränssnitt. Andra meningarna i momentet motsvarar avdelning III 2 kap. 4 § 1 mom. i lagen om transportservice i lagens första skede, och med den avses här samma saker. Även avgifter kan alltså anslutas till användningen av gränssnittet, dvs. paragrafen förutsätter inte att information ska levereras avgiftsfritt. I regel är det fråga om ett förhållande mellan privata företag eller samfund, och uppståendet av sund affärsverksamhet förutsätter vanligen att överlåtelsen av en nytta har ett pris. Avgifterna ska dock enligt bestämmelsen bland annat vara skäliga.

Det föreslagna 4 mom. motsvarar 1 § 3 mom. ovan.

3 §. Utlämnande av uppgifter via ett öppet gränssnitt. I det föreslagna 1 mom. är det fråga om information i realtid i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. Det gäller information som på ett betydande sätt är till nytta för hela transportsystemet. Redan nu publicerar Trafikverket största delen av denna information som öppna data. Till exempel inom vägtrafiken publiceras

automatiska mätdata (LAM). En del av informationen publiceras dock inte än i realtid, och det kan även för övrigt finnas ett behov att utveckla informationskvaliteten.

Därtill kan informationens kvalitet och kvantitet variera mellan olika trafikformer. Till exempel fartygens och luftfartygens läge är redan nu öppet tillgängligt på ett sätt som även visar deras identifieringsuppgifter. Även lägesinformation om tåg finns tillgängliga med viss noggrannhet. Om vägtrafiken finns ingen lägesinformation. I fortsättningen kan det vara möjligt att utnyttja lägesinformation mera men i sådan form att den kod som identifierar trafikmedlet inte nödvändigtvis blir offentlig information. Med stöd av bestämmelsen får man inte heller offentliggöra myndighetsinformation som ska hemlighållas, ifall den myndighet som lämnat informationen inte ger tillstånd till detta, såsom det föreskrivs i 1 § ovan.

Även information som avses i det föreslagna 3 mom. är redan nu i regel öppna data som har publicerats av Trafikverket. Till exempel historik om smidigheten i trafiken och om restider, som avses i 1 punkten, offentliggörs beträffande vägtrafiken om den föregående dagen samt genomsnittsinformation om de 12 föregående veckorna.

I det föreslagna 4 mom. ska föreskrivas om avgifterna. Utgångspunkten är att informationen är rådata, i enlighet med principerna för öppna data. Öppnandet av data från ett öppet gränssnitt så att de kan fritt utnyttjas innebär att en tredje part kan utnyttja informationen när den bygger avancerade informationstjänster eller andra tjänster. Till användningen av gränssnittet kan dock som ett villkor anslutas avgifter, men de ska vara skäliga. Informationen ska dock öppnas avgiftsfritt till den del man har avtalat om detta genom ett avtal med Trafikverket. Information som erhålls av myndigheter och i synnerhet trafikmyndigheter utgör en viktig källa för information, och till den del som det är fråga om erhållandet av information som har bekostats av samhället, är det skäligt att dess öppnande sker avgiftsfritt. Ingenting hindrar naturligtvis det att även den leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som öppnat informationen använder sådan information som avses i 1 och 3 mom. för att tillhandahålla avancerade informationstjänster. Det kan hända att leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster måste förädla informationen för att kunna producera till exempel den information som avses i 1 mom. eller utarbeta statistik. Om tjänsteleverantören förädlar information, kan den ta ut en avgift för den på affärsekonomiska grunder.

4 §. Utlämnande av information till myndigheter och andra aktörer som sköter offentliga uppdrag. Det föreslagna 1 mom. motsvarar regleringstekniskt det enkla regleringssättet som iakttagits i det första och andra skedet av lagen om transportservice. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska lämna ut information till myndigheter oberoende av om det är fråga om information som omfattas av affärs- eller yrkeshemlighet. Informationen ska lämnas avgiftsfritt.

5 §. Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet. Såsom det har konstaterats tidigare regleras tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i olika lagar på så sätt att det finns ett begränsat antal tjänsteleverantörer och de är välkända. Det kan emellertid finnas flera tjänsteleverantörer, och även för deras del är det fråga om skapandet av en service-marknad och säkerställandet av dess funktion. Uppgiften för trafikstyrnings- och trafikledningstjänster är att säkerställa trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken, vilket förutsätter att det inte heller får uppstå avbrott i informationen mellan leverantörerna av styrnings- och ledningstjänster. Med tanke på aktörerna är det också viktigt att de inte behöver lämna ut samma information flera gånger utan att man inom systemet kan lita på informationens nödvändiga rörlighet. Med bestämmelsen främjas även konkurrensmöjligheterna mellan aktörer.

Det finns dock skäl att beakta att en myndighet kan, om den så vill, begränsa tillgången till en viss uppgift till bara en eller några tjänsteleverantörer.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar bestämmelsen i avdelning III 2 kap. 5 § i första skedet av lagen om transportservice som gäller interoperabiliteten av tjänster som kombinerar tjänsterna och gränssnitten.

6 §. Användning av informationen vid tillhandahållandet av mervärdestjänster. Mervärdestjänster kan gälla till exempel fjärrstyrning eller en tjänst som styr till den optimala rutten eller till exempel en tjänst som berättar att det med anledning av trafikrusning eller annat hinder kan vara bra att hålla en paus. Man får alltså utnyttja information när tjänster tillhandahålls, men i samband med tillhandahållandet får informationen inte överlämnas vidare annat än på så sätt som föreskrivs ovan i detta kapitel. Utgångspunkten är att samma information med stöd av 5 § är tillgänglig till alla som tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Avsikten med detta har varit att minimera risken för missbruk av en bestämmande marknadsposition. Det ska dock i bestämmelsen konstateras att leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster inte får använda sekretessbelagd information till exempel för att konkurrera med den aktör som lämnat ut informationen.

Såsom för övrigt gällande datahantering som avses i detta kapitel, innehåller de data som hanteras i princip inga personuppgifter. Ifall sådan hantering som avses i denna paragraf innehåller personuppgifter, ska leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster bedöma huruvida det är möjligt att behandla personuppgifter enligt artikel 6.1 i den allmänna dataskyddsförordningen.

1.7 Lag om ändring av lotsningslagen

2 §. Definitioner. I paragrafens 1 mom. 6 punkten ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice. Med leverantör av fartygstrafikservice avses enligt förslaget den VTS-tjänsteleverantör som avses i 2 § 4 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

4 d §. Drifthandbok. I paragrafens 1 mom. 3 punkten ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

18 §. Tillsyn. I paragrafens 3, 4 och 5 mom. ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

1.8 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 §. Definitioner. Enligt förslaget ska paragrafens 1 mom. 47 punkten ändras så att VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice, och med den ska definieras den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservice. Punkten ska ändras så att den motsvarar 2 § 5 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

2 a kap. Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

1 §. Områden som anvisats för STS-operationer. I paragrafens 2 mom. ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

3 §. *Skyldighet att på förhand meddela om STS-operationer.* I paragrafens 1 och 4 mom. ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

11 kap. Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §. *Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder.* I paragrafens 1 och 2 mom. ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

2 §. *Anmälan av utsläpp av andra skadliga ämnen eller fara för sådana utsläpp och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder.* I paragrafens 1 och 2 mom. ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

1.9 Lag om ändring av sjöräddningslagen

4 §. *Övriga myndigheter och aktörer som deltar i sjöräddning.* Enligt paragrafens 2 mom. 4 punkten ska Trafikverket, som ansvarar för ordnandet av fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005), tillstålla Gränsbevakningsväsendet en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken och verkställa med hjälp av leverantören av fartygstrafikservice Gränsbevakningsväsendets beslut om fartygstrafiken samt delta i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande. Fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice ska framöver upprätthållas av en leverantör av fartygstrafikservice i stället för Trafikverket. I praktiken är det leverantören av fartygstrafikservice som ansvarar för produktionen av lägesbilden och verkställer Gränsbevakningsväsendets beslut. Trafikverket ska emellertid övervaka att leverantören av fartygstrafikservice producerar en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken till Gränsbevakningsväsendet och att leverantören av fartygstrafikservice verkställer de beslut som Gränsbevakningsväsendet fattar om fartygstrafiken. Om skyldigheterna för leverantören av fartygstrafikservice ska föreskrivas närmare i paragrafens 3 mom.

Med anledning av bolagiseringen av Trafikverkets trafikstyrningsfunktioner finns det ett behov att på lagnivå närmare föreskriva om skyldigheterna av en leverantör av fartygstrafikservice inom sjöräddningsväsendet. I paragrafens 3 mom. ska en leverantör av fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice till den del denna ha ändamålsenlig sakkunskap, personal och materiel inom sitt verksamhetsområde utan ersättning delta i utvecklandet av samarbetet inom sjöräddningstjänsten, i upprätthållandet av beredskapen inom sjöräddningstjänsten samt i efterspanings- och räddningsverksamheten. Med upprätthållandet av beredskap avses både beredskapsplanering och övningsverksamhet. Därtill ska ordalydelsen specificeras så att om det mer detaljerade innehållet i samarbetet kan avtalas närmare, och därmed är avtalandet inte en förutsättning för skyldigheten att delta i uppgifterna.

11 a §. *Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde.* I paragrafens 2 mom. ska VTS-myndighet ändras till leverantör av fartygstrafikservice. Enligt paragrafens 2 mom. ska det beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområde på ett i lagen om fartygstrafikservice avsett VTS-område som med stöd av 1 mom. fattats av sjöräddningsledaren verkställas av leverantören av fartygstrafikservice. En bestämmelse om detta finns även i 17 § i lagen om fartygstrafikservice. Vid verkställandet av beslutet ska leverantören av fartygstrafikservice agera enligt anvisningar och order som givits av sjöräddningsledaren.

I paragrafens 3 mom. ska lufttrafikverket ändras till leverantör av flygtrafikledningsservice.

14 §. *Rätt att få uppgifter av myndigheter samt av leverantörer av fartygstrafikservice och av leverantörer av flygtrafikledningsservice.* I paragrafens 1 mom. ska lufttrafikverket ändras till leverantör av flygtrafikledningsservice. Det föreslås att till momentet ska läggas en bestämmelse enligt vilken Gränsbevakningsväsendet ska ha rätt att få de uppgifter om vilka det föreskrivs i momentet även av leverantören av fartygstrafikservice samt rätt att överlåta uppgifter till leverantören av fartygstrafikservice. Motsvarande förändring föreslås även i paragrafens rubrik.

Till paragrafens 2 mom. föreslås en ny punkt 13, i vilken det föreskrivs att Gränsbevakningsväsendet har rätt att få uppgifter om en uppdaterad lägesbild för fartygstrafiken av Trafikverket.

I paragrafens 2 mom. 8 punkten ska Trafikverket ändras till leverantör av fartygstrafikservice. Därtill föreslås det till paragrafen ett tillägg enligt vilket Gränsbevakningsväsendet har rätt att av leverantören av flygtrafikledningsservice få uppgifter om luftfartygstrafiken.

I paragrafens 2 mom. 1 punkten ska fordons- och körkortregistren ändras till register för trafik och transport. I paragrafens 2 mom. 3 punkten ska luftfartygsregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket ändras till register för trafik och transport. I paragrafens 2 mom. 6 punkten ska Trafiksäkerhetsverkets farkostregister ändras till Trafiksäkerhetsverkets register för trafik och transport. I paragrafens 2 mom. 7 punkten ska Trafiksäkerhetsverkets fartygsregister ändras till register för trafik och transport.

24 §. *Myndigheter som svarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten.* Enligt förslaget ska det läggas till paragrafen att Trafikverket ordnar det operativa upprätthållandet av systemet med varningar och meddelanden som hänför sig till säkerheten inom sjöfarten och för nödradiotrafiken på Saimenområdet själv eller upphandlar det hos en i lagen om fartygstrafikservice avsedd leverantör av fartygstrafikservice.

Enligt den gällande paragrafen ansvarar Gränsbevakningsväsendet för radiokommunikation i kritiska lägen och för upprätthållandet av beredskapen för den. Till radiokommunikationen i kritiska lägen hör lyssnandet av nödkanaler och uppföljningen av radiotrafiken, svarandet på nödkallelser, larmandet av söknings- och räddningsenheter samt ledningen av radiotrafiken under söknings- och räddningsoperationer. Radiokommunikationen i kritiska lägen inom sjöräddningen sköts som nöd- och snabbtrafik på VHF- eller MF-nöd- och säkerhetsfrekvenser enligt allmänna anvisningar om radiokommunikationen samt enligt sjöfartens globala sjönöds- och säkerhetssystem (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS).

Enligt paragrafen ska Trafikverket svara för annan säkerhetsradiokommunikation inom sjöfarten, som framför allt omfattar förmedlingen av säkerhetsmeddelanden inom sjöfarten och varningsmeddelandekommunikationen. Trafikverket kan dock enligt förslaget upphandla nödradiotrafiken i fråga hos en i lagen om fartygstrafikservice avsedd leverantör av fartygstrafikservice. Leverantören av fartygstrafikservice ska till sitt förfogande ha uppgifter om sjöfartstrafiken och om eventuella tillbud, varför det är ändamålsenligt att Trafikverket ska ha möjlighet att upphandla det operativa upprätthållandet av systemet med varningar och meddelanden som hänför sig till säkerheten inom sjöfarten och för nödradiotrafiken på Saimenområdet hos en leverantör av fartygstrafikservice.

I praktiken ska uppgifterna alltså uppdelas så att uppföljningen av radiotrafiken samt de åtgärder som förutsätts av tillbud i första hand sköts vid sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna. Turku Radio, som upprätthålls av Trafikverket eller av leverantören av fartygstrafikservice tar hand om den övriga säkerhetsradiokommunikationen inom sjöfarten och

verifierar åtgärderna för nödtrafikens del. Inom såväl radiokommunikationen för tillbud som säkerhetsradiokommunikationen inom den övriga sjöfarten utnyttjas det riksomfattande kust-radionätet. Paragrafen ska motsvara den nuvarande fördelningen av uppgifter inom säkerhetsradiokommunikationen som Gränsbevakningsväsendet och Trafikverket gemensamt avtalat om.

Enligt bestämmelserna ska Trafikverket svara för nödradiotrafiken på Saimenområdet. Saimenområdet är det enda av Finlands insjöar där det finns internationell handelssjöfart, varför det är ändamålsenligt att till området producera säkerhetsradiotjänster enligt internationella normer. Det är möjligt att producera tjänsten genom fartygstrafikservice för Saimen utan extra kostnader eller nya jourarrangemang, eftersom fartygstrafikservice har det radiosystem som behövs för skötseln av uppgiften och en tillräcklig lägesbild över Saimenområdet.

Leverantören av fartygstrafikservice ska enligt förslaget förmedla de nödmeddelanden som den får omedelbart till myndigheten i fråga, men svarar för VHF-radiotrafiken för olycksområdet under hela räddningsaktionen. Trafikverket ska svara för nödradiotrafiken inom Saimenområdet enbart under trafikperioden för Saima kanal beträffande trafiken i Saima djupled. Under den övriga tiden är VTS-centralen för Saimens fartygstrafikservice stängd och har ingen jour.

1.10 Lag om ändring av räddningslagen

89 a §. *Rätt för den myndighet som leder räddningsverksamheten vid bekämpning av oljeskador och fartygskemikalieolyckor att få uppgifter.* I paragrafens 2 mom. 6 punkten ska Trafikverket ändras till leverantör av fartygstrafikservice.

1.11 Lag om ändring av järnvägslagen

19 a §. *Bannätsförvaltarens möjlighet att lägga ut sina uppgifter.* Paragrafen ska basera sig på artikel 7 c i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet (EU) 2016/2370. I paragrafen ska föreskrivas om bannätsförvaltarens rätt att lägga ut sina uppgifter och uppgiftshelheter till en utomstående tjänstleverantör. Europaparlamentets och rådets direktiv (2012/34/EU) om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och vidare ändringsdirektivet av järnvägsmarknadsdirektivet, som ingick i EU:s fjärde järnvägspaket, ger bannätsförvaltaren möjlighet att upphandla uppgifter som hör till dess ansvarsområde hos utomstående parter. Dessa uppgifter kan ansluta sig till exempel till planeringen, utvecklingen eller underhållet av bannätverket, till trafikstyrningen eller till fördelningen av bannätskapaciteten. Redan nu genomför Trafikverket alla trafikledsprojekt så att det lägger ut dem hos externa entreprenörer, och det är underleverantörer som svarar för det praktiska genomförandet av projekten. Enligt motiveringarna till 16 § i regeringens proposition (RP 262/2010 rd) gällande den ikraftvarande järnvägslagen har konstaterats att en bannätsförvaltare kan för åtgärder i anslutning till bannätsförvaltningen anlita underleverantörer, men bannätsförvaltarens ansvar kan inte överföras på underleverantörer. På samma sätt föreskrivs det om anskaffandet av trafikledningstjänster från en extern part i 36 § i lagen, och dessa tjänster tillhandahålls för närvarande av Finrail Oy på basis av avtal. Den nu föreslagna allmänna bestämmelsen om utläggningen av uppgifter närmast klarlägger det praxis som redan har varit i bruk inom ramen för den gällande regleringen.

Enligt paragrafens 1 mom. kan den som tar hand om uppgifter i stället för bannätsförvaltaren inte vara ett järnvägsföretag eller ett företag som utövar ett bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Denna begränsning enligt det ovannämnda direktivet tryggar bannätsförvaltarens oberoende av järnvägsföretag och ser därmed till att alla järnvägsföretag har likadana förutsättningar att bedriva järnvägstrafik på bannätet.

Enligt paragrafens 2 mom. ska bannätsförvaltaren se till att utläggningen av uppgifter inte resulterar i uppkomsten av intressekonflikter och att konfidentialiteten av kommersiellt känsliga uppgifter garanteras.

Enligt paragrafens 3 mom. bär bannätsförvaltaren dock alltid ansvaret också alla uppgifter som hör till dess ansvarsområde. Detta innebär att även om det är tillåtet att anlita utomstående tjänsteleverantörer, kan bannätsförvaltaren i ingen situation utlägga sina ansvar gällande förvaltningen av bannätet. Bannätsförvaltaren ska därmed svara till exempel för fördelningen av bankapaciteten, även om den anlitar utomstående resurser vid genomförandet av uppgiften.

Om det straffrättsliga tjänsteansvaret för personal som är anställd av ett bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster ska alltjämt föreskrivas i lagens 36 §.

1.12 Lag om ändring av lagen om säkerhetsutredning

16 §. Anmälningsskyldighet. Det föreslås att till paragrafen ska läggas en ny punkt 7, enligt vilken även en juridisk person som sörjer för tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i enlighet med avdelning I 1 kap. 2 § 10 punkten i lagen om transportservice (320/2017) ska ha anmälningsskyldighet enligt paragrafen.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Paragraferna 11, 14, 18, 20 b, 20 c och 23 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005), som enligt förslaget ska ändras, innehåller fullmakt att genom förordning av statsrådet föreskriva om kvalitetssystem för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen hos en leverantör av fartygstrafikservice, VTS-tjänsteleverantörens anmälningsskyldighet, om planen för mottagande av fartyg i behov av assistans och deras mottagande samt om tillbud ute på havet och om innehållet av anmälningar om olyckor. Genom detta förslag föreslås dock inga ändringar i punkterna gällande rätten att utfärda förordningar i paragraferna i fråga.

Till 19 a § i lagen om fartygstrafikservice föreslås en ny fullmakt att genom statsrådets förordning utfärda närmare bestämmelser om ordnandet av sådan beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Samma fullmakt föreslås även till avdelning II A 1 kap. 5 § i lagen om transportservice (320/2017). Till avdelning II A 2 kap. 5 § föreslås vidare en ny fullmakt för statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om säkerställandet av interoperabiliteten av tjänsterna, systemen och datainnehållet av leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster med andra motsvarande tjänster.

18 a § och 20 a § i lagen om fartygstrafikservice innehåller fullmakter för Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket att utfärda bestämmelser. Rätten att utfärda bestämmelser enligt 20 a § i lagen om fartygstrafikservice är gällande reglering, och man avser inte att ändra den i samband med denna proposition. I 18 a § i lagen om fartygstrafikservice föreslås det en ny fullmakt för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter gällande innehållet av den anmälningsskyldighet som avses i paragrafen.

I avdelning II A 1 kap. 2 § 3 mom. i lagen om transportservice ges Trafiksäkerhetsverket i uppgift att meddela närmare bestämmelser om genomförandet av de åtgärder som avses i paragrafens 2 mom. Därtill ska Trafiksäkerhetsverket enligt avdelning II A 1 kap. 5 § samt 6 § ges i uppgift att meddela närmare bestämmelser om anmälningarna enligt paragraferna.

3 Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft i början av 2019.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Bolagisering av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

Syftet med lagförslaget om bolagiseringen av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster är att Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster samt funktioner i nära anknytning till dem ska ombildas till aktiebolag och att den egendom, de immateriella rättigheter och den affärsverksamhet som tillhör dem ska överföras till det aktiebolag som bildas. I lagförslaget ska i synnerhet föreskrivas om kontinuiteten av juridiska och ekonomiska förbindelser, statens ansvar i andra hand samt om personalens ställning i förhållande till det nya aktiebolaget. De föreskrivna rättigheterna motsvarar skyldigheterna av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i förhållande till dessa berörda parter. Trafikverket ska alltså ansvara för anordnandet av trafikstyrningen på de trafikleder som det förvaltar, men kan beställa servicen i fråga av det bolag som bildas. Till verksamhetsområdet av det bolag som bildas ska höra sjö-, järnvägs- och vägtrafiksstyrning och -ledning samt insamlingen, förvaltningen och utnyttjandet av information i anslutning till dem. Förslaget innehåller även lagförslag till de med anledning av bolagiseringen nödvändiga ändringarna i branschlagstiftningen, till vilken det ska göras både sakinhållsändringar och ändringar av tekniskt slag.

Det bolag som bildas avses vara ett specialuppgiftsbolag som helt ägs av staten och som står under kommunikationsministeriets ägarstyrning. Styrningen av bolaget ska basera sig på statsägda bolags ägarstyrning, branschlagstiftningen och de myndighetsföreskrifter och -anvisningar som meddelats på basis av den. Därtill ska styrningen av bolaget basera sig på innehållet av ett serviceavtal med Trafikverket, som är centralt med tanke på dess affärsverksamhet. Ledningen av aktiebolaget baserar sig på förtroendet mellan staten som ägare och bolagets styrelse, vilket även ger staten som ägare ett starkt instrument för ledningen av bolaget.

Syftet med regeringens proposition är att främja utnyttjandet av information i anknytning till trafiken som stöd för utvecklingen av nya digitala tjänster och bidra till skapandet av ny affärsverksamhet. Ett annat syfte är att den information som samlas in genom trafikstyrningen effektivare än nu ska gagnar hela samhället. Bolagiseringen ska förbättra verksamhetens ekonomiska effektivitet och genomslag samt öka verksamhetens och prissättningens transparens. Den ovan nämnda helheten ska i första hand bedömas utgående från 124 § i grundlagen. Förslagen har även bedömts med tanke på skyddet för personuppgifter, egendomsskyddet samt affärs- och yrkeshemligheter.

Grundlagsutskottet har bedömt vissa ändringar i lagen om fartygstrafikservice (se lag 1237/2011, GrUU 11/2011 rd och lag 981/2015, GrUU 55/2014 rd). De utskottsutlåtanden som lämnats i dessa ärenden har dock ingen direkt betydelse med tanke på de aktuella frågornas bedömning utgående från grundlagen, eftersom de ändringar som hänför sig till lagen om fartygstrafikservice inte har i dem bedömts i förhållande till 124 § i grundlagen.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

I 124 § i grundlagen är det i första hand fråga om överföringen av en offentlig förvaltningsuppgift på andra än myndigheter. Enligt förarbeten är syftet med 124 § i grundlagen ”att begränsa överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter utanför det egentliga myndighetsmaskineriet”

(RP 1/1998 rd, s. 178). Grundlagens 124 § tillåter dock under vissa förutsättningar och i begränsad utsträckning att offentlig makt och offentliga uppgifter överförs på andra än myndigheter, t.ex. på statliga affärsverk eller privaträttsliga sammanslutningar (se RP 1/1998 rd s. 178-179).

Grundlagsutskottet har inkluderat i det egentliga myndighetsmaskineriet i den bemärkelse som avses i 124 § utöver de myndigheter som hör till statens och självstyrelsesamfundens normala organisation samt sådana självständiga anstalter som Finlands Bank och Folkpensionsanstalten även specialorgan som kommunala arbetsmarknadsverket och kommunala pensionsanstalten, som i princip är gemensamma för alla kommuner (se GrUU 22/2005 rd). I förarbeten till 124 § i grundlagen har inte separat betraktats statsbolag, som i sig redan begreppsmässigt har nära samband med staten och står under statens ledning och bestämmanderätt bara på grund av den rösträtt som statens innehav i bolagen ger. Grundlagsutskottet har dock konsekvent bedömt de offentliga förvaltningsuppgifter som ges åt statsägda aktiebolag utgående från 124 § i grundlagen. Till exempel i sitt utlåtande om aktiebolaget under namnet Innovationsfinansieringsverket Business Finland och aktiebolaget Business Finland betraktade grundlagsutskottet bolagets befogenhet att fatta beslut om att bevilja, ändra och betala ut statsunderstöd som det i 124 § i grundlagen avsedda överförandet av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (se GrUU 50/2017 rd). Grundlagsutskottet har bedömt även överföringen av tillhandahållandet av nät- och infrastrukturtjänster i den offentliga förvaltningens säkerhetsnät till det statsägda aktiebolaget Suomen Erillisverket Oy eller ett dotterbolag som nämnda aktiebolag separat bildat för detta ändamål och som helt och hållet ägs av bolaget som överföring av uppgifter på andra än myndigheter som avses i 124 § i grundlagen (GrUU 8/2014 rd). I grundlagsutskottets utlåtande GrUU 2/2001 rd betraktades de beviljande- och förvaltningsuppgifter av exportgarantier som ska ges åt statens specialfinansiär Finnvera Abp som den i 124 § grundlagen avsedda överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.

Eftersom det är fråga om överföringen av en uppgiftshelhet som för närvarande sköts av Trafikverket till ett specialuppgiftsbolag som helt ägas av staten, ska den ovannämnda helheten i första hand bedömas utgående från 124 § i grundlagen. Enligt 124 § kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och om denna överföring av förvaltningsuppgifter inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Däremot kan uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt enligt grundlagen inte anförtros andra än myndigheter.

I detta lagförslag överförs ingen betydande utövning av offentlig makt till bolaget. För det andra, till den del det är fråga om överföring av en offentlig förvaltningsuppgift till ett bolag, ska detta ske genom lag eller med stöd av lag och enligt sådana premisser att god förvaltning, de grundläggande fri- och rättigheterna och rättssäkerheten för olika aktörer med säkerhet kan tryggas.

Ändamålsenlighet

Enligt 124 § kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. Vid bedömningen av ändamålsenligheten ska man vid sidan av förvaltningens effektivitet och andra behov av förvaltningen som till sin natur är interna fästa särskild uppmärksamhet vid enskildas och sammanslutningars behov (RP 1/1998 rd, s. 179/II, GrUU 8/2014 rd, s. 3/II, GrUU 16/2016 rd, s. 3). Även förvaltningsuppgiftens natur ska tas i beaktande (RP 1/1998 rd, s. 179/II, se t.ex. GrUU 6/2013 rd, s. 2/II, GrUU 65/2010 rd, s. 2/II, GrUU 57/2010 rd s. 5/I). Därför kan kravet på ändamålsenlighet gällande uppgifter i anknytning till produktionen av tjänster uppfyllas lättare än till exempel när det gäller

beslutsfattandet i fråga om enskildas eller sammanslutningars centrala rättigheter (RP 1/1998 rd, s. 179/II, se även GrUU 8/ 2014 rd, s. 4/I).

I sin etablerade utlåtandep Praxis har grundlagsutskottet accentuerat att kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning vars uppfyllande ska bedömas från fall till fall (GrUU 44/2016 rd, s. 5, GrUU 16/2016 rd, s. 3, GrUU 12/2014 rd, s. 2/II, GrUU 8/2014 rd, s. 3/ II, GrUU 5/2014 rd, s. 3/I, GrUU 23/2013 rd, s. 3/I, V 65/2010 rd, s. 2/II, GrUU 57/2010 rd, s. 5/I, GrUU 48/2010 rd, s. 4/I och de utlåtanden till vilka det hänvisas i dem. Se även RP 1/1998 rd, s. 179/II). Uppfyllandet av kravet på ändamålsenlighet ska bedömas från fall till fall separat för varje offentlig förvaltningsuppgift som enligt förslaget ska överföras utanför myndighetsorganisationen (se t.ex. GrUU 44/2016 rd, s. 5).

Grundlagsutskottet har i sin bedömning av kriterierna för ändamålsenligheten fäst uppmärksamhet vid bland annat de specialkunskaper eller resurser som behövs i uppgifterna (GrUU 29/2013 rd, s. 2, GrUU 37/2010 rd, s. 5/I), ökningen av servicebehovet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II, GrUU 16/2016 rd, s. 3), tjänsternas regionala tillgänglighet (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I) och till flexibilitet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II) samt till verksamhetens effektivitet (GrUU 3/2009 rd, s. 4/II). Grundlagsutskottet har konstaterat att det i fråga om kravet på ändamålsenlighet inte bara gäller ekonomisk ändamålsenlighet, även om det ska fästas tillräckligt med uppmärksamhet vid arrangemangets ekonomiska konsekvenser (GrUU 11/2006 rd, s. 2–3, GrUU 26/2017 s. 49). Även tillräckligheten av myndighetens personalresurser kan ha haft betydelse (GrUU 23/2013 rd, s. 3/II, GrUU 6/2013 rd, s. 2/II).

Utöver det som konstaterats nedan har ändamålsenligheten av överföringen av en helhet vars överföring från Trafikverket utanför myndighetsorganisationen föreslås bedömts i avsnitten ovan (bl.a. 3.1 samt 4.1–4.4).

I och med automationen och digitaliseringen håller den nuvarande trafikstyrningen eventuellt på att ändras till förvaltning av trafiklogistik. Inom vägtrafiken blir automationen allt vanligare, och även inom sjötrafiken kommer fjärrstyrningen att utvecklas till en trafikstyrningsservice. Tågtrafiken automatiseras så att trafikledningen kan tilldela bankapaciteten automatiskt via informationssystem utan manuellt arbete. Arbetsfältet för lokförare, lotsar och fartygens kapten förändras. Till följd av detta skapas det i framtiden tjänster av nytt slag, som även kan produceras på marknaden av andra än trafikstyrningscentraler. Redan nu har man börjat tala om tjänsten Traffic Management as a Service (TMaaS). I och med den nu föreslagna ändringen är det möjligt att i framtiden förbättra förvaltningsområdets förmåga att svara på förändringarna i kundbehoven och verksamhetsomgivningen. Därtill är det möjligt att vidare förbättra förvaltningens produktivitet och genomslag genom mångsidigare och effektivare användning av trafikstyrningens resurser.

Digitaliseringen, automationen samt utnyttjandet av information och artificiell intelligens kommer att omvälva människornas och varornas rörelse på flera olika sätt. Ökningen av trafikens intelligenta automation erbjuder betydande möjligheter att göra såväl människornas som varornas rörelse smidigare och effektivare samt att förbättra trafiksäkerheten. I den nya tidens trafikpolitik blir trafiken en heltäckande service inom vilken det koncentreras på hur resor och transporter fungerar från användarnas synvinkel. Trafikinfrastrukturen och -tjänsterna måste kunna reagera på förändringarna i näringslivets och människornas behov på ett snabbt och effektivt sätt. Här framhävs förståelsen för kundbehovet samt uppföljningen av läget i realtid och systematiskt förutseende.

I den här verksamhetsomgivningen med snabba förändringar måste myndigheternas roll ständigt omvärderas. För att man ska kunna svara på de mångfacetterade och föränderliga framtidsutmaningarna måste den offentliga förvaltningen kunna öka sin strategiska agilitet och förnya sina verksamhetsstrukturer och -modeller så att de bästa möjliga förutsättningarna för uppståendet och utvecklingen av ekosystemen för den digitaliserade och automatiserade trafiken ska finnas till. Den nu föreslagna ändringen ska möjliggöra trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas strategiska och verksamhetsmässiga agilitet samt uppståendet av ekosystem för trafiken, som i framtiden digitaliseras och automatiseras allt längre.

Inom vägtrafiken möjliggör utvecklingen av informationssystem utvecklingen av lägesbilden och ökad effektivitet. Centraliserade informationssystem och automatiserade processer kan på ett kostnadseffektivt sätt behandla och förädla stora informationsmängder samt dela informationen till myndigheter och intressenter så att den kan utnyttjas i olika situationer där lägesbilder behövs. I stället för fragmenterad information enligt trafikform blir det i fortsättningen möjligt att i verksamheten koncentrera sig på effekterna på hela transportsystemet. Som grund används information som har producerats av kommersiella partners och myndigheter samt nya datamodeller och algoritmer. Utvecklingen av lägesbilden och möjligheten att få effekterna på transportsystems nivå i produktionsbruk förutsätter produktutveckling i nära samarbete med branschens aktörer samt investeringar. Det föreslagna statliga specialuppgiftsbolaget för trafikstyrning har bättre förutsättningar att utveckla vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster samt en förmåga att möta de utmaningar som den allt mer digitala trafiken ställer än verket.

Ett bolag kan fungera på ett agilt och innovativt sätt med marknadsaktörerna. Därtill har ett bolag bättre investerings- och genomslagsförmåga när det producerar och utvecklar produkter och tjänster i enlighet med de uppgifter som har fastställts för det. Ett bolag ska kunna utveckla sina produkter och tjänster på ett snabbt och högklassigt sätt enligt de föränderliga kundbehoven. Sådan här agilitet och snabbhet är inte möjligt inom serviceproduktionen på ett ämbetsverk på grund av utmaningarna i den offentliga budgetekonomin. Verksamhet i bolagsform ska öka verksamhetens effektivitet och genomslag betydligt i och med att förståelsen för kundbehoven och kundservicen samt verksamhetens långsiktiga planering förbättras och kostnadsmedvetenheten ökar, när bolaget vill utveckla lönsam verksamhet på längre sikt. Dessutom kan bolaget med den information och expertis som ansluter sig till dess verksamhet skapa nya verksamhetsmöjligheter för andra aktörer i branschen genom ekosystemet för trafikdata.

Inom sjötransporter möjliggör intelligenta farleder till exempel utnyttjandet av djupgående, som ständigt förändras. Detta kan framöver ha en mycket betydande ekonomisk inverkan för till exempel rederier, eftersom det möjliggör laster enligt vattenhöjden. Intelligenta farleder möjliggör också bland annat virtuella skyddsanordningar, vilket har en klar inverkan på farledshållarens roll. De möjliggör också vid behov mer dynamiska förändringar i farledernas styranordningar. Industrin och sjötransporternas andra viktiga slutkunder förutsätter i framtiden av hela logistikkedjan bättre interoperabilitet och förmåga att agera proaktivt. Detta möjliggör och även förutsätter att informationsbytet mellan olika aktörer utvecklas. Det skapas nytt samarbete samt nya tjänster och servicehelheter på marknaden. Avsikten med grundandet av ett bolag är att stöda denna utveckling och skapa möjligheter att till exempel utveckla nya intelligenta farleder och styranordningar för sjötransporter i samarbete med teknologiföretag och sjöklustret.

I och med öppnandet av person- och godstrafiken kommer det att finnas allt fler trafikanter på järnvägar. Bland annat hyrningstjänsten av materiel och personal torde öka, vilket även ökar antalet aktörer. Utöver nya trafikanter kommer det att uppstå serviceoperatörsutbud av nytt slag, vilket gör att trafikservicens kundansvar fördelas på flera aktörer än nu. Aktörernas växande

antal kommer att förändra verksamhetsomgivningen och införa nya verksamhetssätt till järnvägsbranschen.

Det växande antalet aktörer gör det svårare att tilldela kapaciteten och i synnerhet hantera störningar, när möjligheterna och villigheten till flexibilitet minskar. Genom att utveckla system kan man dock underlätta den realtida växelverkan mellan olika aktörer så att bankapaciteten kan användas effektivt i såväl normalförhållanden som under störningar. Trafikstyrningens automatisering och överföringen av det riksomfattande styrningssystemet till ett bolag kommer att underlätta resursernas effektiva fördelning mellan trafikstyrningsområden. Användningen av informationssystem av olika slag accentueras. I och med att trafikstyrningen ska bolagiseras, kommer det att i det nya bolaget uppstå teknisk expertis i anknötning till trafikledningstjänster på trafiksystems-nivå, som omfattar alla trafikformer. På lång sikt ska detta till exempel gagna utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och därmed skapa förutsättningar att förbättra trafiksäkerheten inom hela transportsystemet. Bildandet av ett bolag ger bättre förutsättningar för samarbetet med olika aktörer i järnvägsbranschen i den nya multiaktöromgivningen. Bolagiseringen ska göra det mer flexibelt att utveckla verksamheten och genomföra investeringar.

Det bolag som ska bildas har bättre förutsättningar att investera i utvecklingen av informationssystem och -infrastruktur som används i trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna, göra underhålls- och nya investeringar som förbättrar trafikstyrningens driftsäkerhet, förvaltningen av risker som är förknippade med verksamheten samt trafikledning på transportsystems-nivå. I stället för finansiering som baserar sig på statens budgetekonomi har bolaget till sitt förfogande för utvecklingsarbetet betydligt större ekonomiska resurser, eftersom bolaget kan ta lån från marknaden mot sin balansräkning och utnyttja dessa medel på ett effektivt sätt i sina utvecklingsinvesteringar. Bolagisering ska även skapa bättre möjligheter att satsa på samarbete som syftar till verksamhetsutveckling och på innovativa lösningar än vad som är möjligt för ett ämbetsverk.

Statens trafikstyrningsbolag som bildas ska sträva efter att göra innovativa anskaffningar och därmed erbjuda företag en pilotomgivning för utveckling och testande av nya lösningar. Företagen får därmed viktiga referenser som underlättar deras inträde på internationella marknader och gör processen snabbare. Verksamhet i bolagsform ska vara mer transparent än verksamheten på ett ämbetsverk när det gäller intäkter, kostnader och användningen av kapital, eftersom aktiebolagen för de olika trafikformerna offentliggör sina årliga bokslut. Bolaget ska sträva efter lönsamhet och verksamhetens effektivitet, vilket ökar behovet att förstå kundernas behov, förbättrar kundservicen och gör det lättare att utveckla tjänster som motsvarar kundbehoven.

De nuvarande verksamhetsmodellerna och tekniska lösningarna stöder inte till fullo digitaliseringens framskridande eller utvidgningen av utnyttjandet av information i samhället. Därför ska förutsättningarna för bredare och effektivare utnyttjande av information förbättras samtidigt som datalagerlösningarna utvecklas systematiskt och dataserviceprocesserna effektivteras för att sänka tröskeln till nya företagens inträde i branschen. Genom bolagisering av Trafikverkets trafikstyrningsfunktioner förbereder man sig på trafikens digitalisering, automation och ökningen av tjänsternas betydelse samt på de förändringar i branschen och verksamhetsomgivningen som informationens ökade betydelse kommer att medföra. Målet är effektivare utnyttjande av data som ansluter sig till trafikstyrningen samt snabbare utveckling av trafikstyrningsverksamheten mot de möjligheter som automationen och digitaliseringen medför. Ett bolag har väsentligt bättre möjligheter att få finansiering från kapitalmarknaden än ett ämbetsverk i statens budgetfinansiering. Ett bolag kan trygga investeringarnas finansiering på ett långsiktigare sätt än ett ämbetsverk. Långvariga infrastruktur- och informationssystemsinvesteringar är typiska för branschen.

Detta förslag ska möjliggöra centralisering av verksamheten, vilket gör det möjligt att upprätthålla och förädla expertisen i inom den. Detta ska även minska administrativa kostnader, såväl hos myndigheten som hos företagen. Rekryteringspraxis på företagssidan ska göra det möjligt att utnyttja personalresurserna på ett flexibelt sätt och utveckla verksamheten. Dessutom blir nya investeringar möjliga med det egna kapitalet när verksamhetshelheten överförs till ett bolag. Förvaltningen av omfattande datamaterial gör det möjligt att effektivt utnyttja information för behov och produkter av ett nytt slag. Det blir möjligt att utvidga innehållet av trafikledningsprojekt med ny information, om det finns efterfråga på sådan information. Även inom produktions- och data blir det möjligt att ta i bruk nya metoder. Livscykelövervakningen mellan systemen och infrastrukturen förbättras och det blir möjligt att snabbare överföra den mätta och förädlade informationen till andra aktörer.

Ett bolag ska även vara en stark partner för transportbranschens företag. Genom de långsiktiga samarbetsmodeller och målsättningar som skapas mellan aktörer blir det möjligt att förstärka etableringen av internationellt konkurrenskraftiga, företagsdrivna trafikekosystem som kan sträva efter internationell tillväxt. Genom bolagiseringen kan man främja branschens företags- och exportdrivna tillväxt i samarbete mellan forskningen, den offentliga och den privata sektorn. Med nära och starkt interaktivt samarbete kan man utvidga trafikens helhetsmarknad, och i och med tillväxten finns det mera att dela till alla aktörer i branschen. Syftet med grundandet av statens specialuppgiftsbolag är att åstadkomma en stark och positiv utvecklingstrend, där lyckade öppningar inom trafikekosystemet lockar allt fler aktörer och kunder, vilket å sin sida ytterligare förstärker tillväxten av ett finskt digitalt och automatiskt trafikekosystem samt verksamhetsbetingelserna för företag i transportsektorn.

Genom bolagiseringen av Trafikverkets trafikstyrningsuppgifter skapas det förutsättningar för en helhetsmässig effektivisering av trafikstyrningen och dess enhetligande mellan olika trafikformer. En modell som baserar sig på affärskonomin skapar möjligheter till klara ekonomiska besparingar, när stödfunktionerna för trafikstyrningen och trafikledningen samt den operativa verksamheten utvecklas. Därtill möjliggör förändringen utvecklingen och förvaltningen av rese- och transportkedjor som kombinerar olika trafikformer. Det effektivare utnyttjandet av den existerande trafikledningskapaciteten genom trafikledning gör trafiken smidigare, minskar den tid som används för resor och transporter samt förbättrar i synnerhet inom vägtrafikens rusningsförvaltningen, vilket gör att antalet körprestationer samt trafikmedlens användningstider och körkilometer minskar och utsläppen från trafiken skärs ner. Om det existerande trafikledningsnätet kan utnyttjas på ett effektivare sätt, minskar behovet att bygga trafikleder.

Allmänt om de uppgifter som ska överföras

I trafikstyrnings- och trafikledningstjänster är det till en stor del fråga om säkerställandet av smidigheten i trafiken, inklusive lägesrapporter till trafikledningsanvändarna. Enligt avdelning II A 1 kap. 2 § 1 mom. i lagförslaget om ändring av lagen om transportservice ska till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsternas uppgift höra att bland annat sörja för upprätthållandet av lägesbilden för trafiken, anmälnings- och informationstjänsten i anknäring till trafikens smidighet allmänt samt vid störningar samt givandet av information om såväl trafikförhållanden som smidigheten i trafiken. Enligt det föreslagna 2 mom. ska tjänsteleverantören kunna ta hand om vissa nödvändiga uppgifter i anslutning till trafikarrangemang samt vidta åtgärder i samband med dem som är temporära och tidsmässigt noga begränsade. Enligt 16 § i lagförslaget om ändring av lagen om fartygstrafikservice ska VTS-tjänsteleverantören upprätthålla fartygstrafikservice inom sitt VTS-område samt övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. Enligt 36 § i järnvägslagen är bannätsförvaltaren ansvarig för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet.

Grundlagsutskottet har behandlat motsvarande tematik gällande flygtrafiktjänster i sitt utlåtande GrUU 47/2005, som anslöt sig till bolagiseringen av flygtrafiktjänsterna. Flygtrafiktjänsterna riktas mycket långt till förvaltningen av smidigheten i flygtrafiken, och ansvaret för luftfartygets styrning övergår inte till flygledningen. Det är närmast fråga om givandet av anvisningar och råd åt luftskeppets befälhavare samt fungerande som sakkunnig. Grundlagsutskottet har ansett att flygtrafiktjänsterna ska anses vara offentliga förvaltningsuppgifter vars överföring till ett affärsverk ska bedömas utifrån 124 § i grundlagen (GrUU 47/2005 rd, s. 2). Även uppgifterna i anslutning till lotsningen har betraktats som handhavande av en offentlig förvaltningsuppgift. (GrUU 12/2010 rd, s. 2.)

Betydande utövning av offentlig makt innehåller i princip ingripande i den enskildas grundläggande fri- och rättigheter. Som betydande utövning av offentlig makt betraktas till exempel på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller annars på ett betydande sätt ingripa i en persons grundläggande fri- och rättigheter (RP 1/1998 rd, s. 179/II, se t.ex. GrUU 62/2010 rd, s. 6/I och GrUU 28/2001 rd, s. 5/II). Grundlagsutskottet har ansett att till exempel kontrollbefogenheter som gör intrång i hemfriden innebär en rätt att i betydande grad befatta sig med skyddet för hemfriden, som är garanterat var och en i grundlagen, och att en enskild därmed inte kan få en sådan befogenhet genom en vanlig lag (se t.ex. GrUU 44/2016 rd, s. 5 och de utlåtanden till vilka det hänvisas i det, GrUU 40/2002 rd, s. 3/II och GrUU 46/2001 rd, s. 4–5). Betydande utövning av offentlig makt omfattar också alla sådana lösningar genom vilka man väsentligen ingriper i den personliga frihet och integritet som avses i 7 § i grundlagen (GrUU 5/2014 rd, s. 2/II). På samma sätt inbegriper fastställandet av administrativa påföljder betydande utövning av offentlig makt enligt utskottet (GrUU 15/2012 rd, s. 3, GrUU 57/2010 rd, s. 5, GrUU 32/2005 rd, s. 2/II, GrUU 55/2005 rd, s. 2/I). Även i beslutsfattande gällande beviljandet av pass är det enligt utskottet klart fråga om betydande utövning av offentlig makt, och uppgifter gällande beviljandet kan inte anförtros någon annan än myndighet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/I). Inom trafikstyrningen fattas det i dagens läge inga beslut av den här typen. Därmed överförs ingen betydande utövning av offentlig makt till det föreslagna bolaget. Till den del som det överförs uppgifter som innehåller utövande av offentlig makt till bolaget ska det föreskrivas om dem i de lagar som är bifogade till denna proposition. Ifrågavarande uppgifter som innehåller offentlig makt bedöms närmare i de trafikformsbaserade motiveringarna till detta förslag.

Bedömningen stöds även av att grundlagsutskottet för flygtrafiktjänsternas del har konstaterat att flygtrafiktjänsteorganet inte för genomförandet av sina bestämmelser enligt det granskade förslaget hade särskilda tvångsmedel. Därmed var det inte fråga om egentliga förvaltningsbeslut utan operativa uppgifter. Den utpräglad tekniska naturen av den verksamhet som var föremålet för regleringen skulle ges vikt. I uppgifterna ingår inte heller betydande utövning av offentlig makt. Eftersom handhavandet av uppgifterna närmast är konkret förvaltningsverksamhet inom vilken garantierna för rättssäkerheten baserar sig på noggrannhet och ändamålsenlighet, personalens utbildning och behörighetskraven samt den tillräckliga övervakningen av verksamheten, ansåg grundlagsutskottet att förslaget inte var problematiskt med tanke på 124 § i grundlagen. (GrUU 48/2005 rd, s. 2 - 3; GrUU 47/2005 rd, s. 2; GrUU 42/2005 rd; s. 3). Inte heller lotsningsverksamheten har ansetts omfatta betydande utövning av offentlig makt (GrUU 12/2010 rd, s. 2). Den huvudsakliga uppgiften för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna är att trygga smidigheten i väg-, järnvägs- och sjötrafiken. Även om den föreslagna vägtrafikstyrningen och -ledningen i sak och gällande de objekt som den påverkar klart är en mer omfattande helhet än flygtrafiktjänsterna, är det emellertid mycket långt fråga om operativa åtgärder av teknisk natur. Inom järnvägs- och sjötrafiken riktas trafikstyrningen och trafikledningen i huvudsak till professionell trafik.

Vidare stöds denna rättsliga bedömning av att grundlagsutskottet gällande producenten av nät- och infrastruktur tjänster har ansett att det inte är fråga om betydande utövning av offentlig makt. I det förslag som grundlagsutskottet bedömde hörde till ett aktiebolag som var helägt av staten produceringen och underhållet av säkerhetsnätets nättjänster, förvaltningen av säkerhetsnätets maskinvarulokaler och maskinvara samt ansvarandet för genomförandet av säkerhets-, beredskaps- och kontinuitetskraven inom uppgiftsområdet i såväl normala som undantagsförhållanden. Enligt utskottet bestod bolagets uppgifter i praktiken av uppgifter av teknisk natur som stöder myndigheternas verksamhet och som mycket långt genomförs under de statliga myndigheternas ledning och tillsyn. Även om man genom verksamheten skapar förutsättningar för betydande utövning av offentlig makt, förfogar själva serviceleverantören inte över sådana uppgifter som kan betraktas som betydande utövning av offentlig makt enligt 124 § i grundlagen. (GrUU 8/2014 rd, s. 3. Jfr särskilda situationer på naturgas- och elmarknaden i vilka systemansvaret och ställandet av villkor har kunnat överföras GrUU 4/2000 rd, s. 4; GrUU 62/2002 rd, s. 2; GrUU 36/2004 rd, i vilket det inte direkt tas ställning till frågan). Enligt utlåtandet GrUU 36/2004 rd är även vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster i praktiken verksamhet av teknisk natur som stöder myndigheternas verksamhet och som genomförs under de statliga myndigheternas ledning och tillsyn.

I den konkreta verksamheten kan man sörja för tryggandet av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning med regleringens allmänna noggrannhet och annan ändamålsenlighet samt med ifrågakvarande personers lämplighet och behörighet (GrUU 26/2017 rd, s. 50; GrUU 24/2001 rd, s. 4). Uppgiftens natur har betydelse vid bedömningen. I alla skeden av förfarandet är det viktigt att ta hand om de höga behörighets- och kvalitetsvillkoren som riktas till tjänsteleverantörerna samt om tillsynen över dem (GrUU 6/2013 rd, s. 2). Kravet på sakenlig och tillräcklig utbildning accentueras i synnerhet när den egentliga förvaltningsverksamheten påverkar de grundläggande fri- och rättigheterna eller när det inom verksamheten i fråga utövas offentlig makt (GrUU 27/2014 rd, s. 4). Utgångspunkten i 124 § i grundlagen är att det om givande av en offentlig förvaltningsuppgift till någon annan än myndighet ska föreskrivas genom lag. Det anses dock att grundlagen tillåter att man även med stöd av lagen kan föreskriva eller besluta om givandet. (RP 1/1998 rd, s. 179.) Överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter enligt avtal är även möjligt när de konstitutionella förutsättningarna för anförtroendet av uppgiften uppfylls och när det för ingåendet av avtalet kan anvisas ett ändamålsenligt bemyndigande på lagnivå (GrUU 50/2017 rd, s. 2; GrUU 26/2017 rd, s. 48; GrUU 3/2009 rd, s. 4; GrUU 11/2006 rd, s. 2; GrUU 11/2002 rd, s. 5). I lagen ska specificeras vilka uppgifter som kan anförtros en extern part och på vilka förutsättningar (GrUU 11/2002 rd, s. 5; GrUU 47/2005 rd, s. 5 - 6).

För trafikstyrningens och trafikledningen del finns det skäl att poängtera att olika trafikformer på ett betydande sätt avviker från varandra till vissa delar såväl när det gäller regleringen, den konkreta verksamheten som utövningen av makt i anslutning till styrningsuppgiften. Därför har uppfyllandet av kriterierna enligt 124 § i grundlagen nedan även bedömts trafikformsvis gällande vissa uppgifter som enligt förslaget ska överföras.

Vägtrafikstyrning

Enligt avdelning II A 1 kap. 1 § i lagförslaget om ändring av lagen om transportservice kan väghållaren ordna trafikstyrnings- och trafikledningstjänster själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata tjänsteleverantörer. Väghållaren är oftast en myndighet. Överföringen av en förvaltningsuppgift som tillhör en myndighet genom avtal till en annan myndighet är inte med tanke på 2 § 3 mom. och 21 § i grundlagen problemfritt. Det har dock accepterats i vissa tjänster som jämföras med offentliga tjänster (GrUU 11/2004 rd, s. 2.). Med offentlig aktör

hänvisas i detta sammanhang till andra offentliga aktörer än myndigheter. Enligt paragrafens 2 mom. får andra väg- och gatunätsförvaltare även avtala om ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna med leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. För vägtrafikens del innehåller lagförslaget inga andra förändringar i branschlagstiftningen.

I dagens läge är trafikstyrnings- och trafikledningstjänster inom vägtrafiken inte en funktion av samma typ som i de andra trafikformerna. I 4 § i vägtrafiklagen (267/1981) avses det med reglering av trafiken en situation där vägtrafikant ska följa tecken eller anvisning som ges av polisman eller av annan som reglerar trafiken, ifall det inte är frågan om en enskild undantags-situation.

I trafikstyrnings- och trafikledningstjänster enligt förslaget är det till en stor del fråga om informationsförmedling och säkerställandet av smidigheten i trafiken. Enligt avdelning II A 1 kap. 2 § 1 mom. i förslaget ska till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsternas uppgift höra att bland annat sörja för upprätthållandet av lägesbilden för trafiken, anmälnings- och informationstjänsten i anknytning till trafikens smidighet allmänt samt vid störningar samt givandet av information om såväl trafikförhållanden som smidigheten i trafiken. Uppgiftshelheten i fråga ansluter sig i regel till insamlingen av information samt till informationsspridningen. Dessa är delvis uppgifter som redan nu hör till myndigheternas lagstadgade uppgifter. Det är dock även fråga om uppgifter som en privat aktör fritt kan erbjuda som tjänst. Det finns till exempel flera privata aktörer som erbjuder väderleks- och förhållandeinformationstjänster. Dessutom kan det till exempel till mobiltelefoner fås flera olika navigerings- och ruttillämpningar som utnyttjar trafikinformation i realtid. Dessa uppgifter innehåller inte betydande utövning av offentlig makt, och från den här synvinkeln finns det utgående från 124 § i grundlagen inga hinder till överföringen. Även om det enligt en bred tolkning kan vara fråga om offentliga förvaltningsuppgifter, hör de inte till kärnområdet av de offentliga förvaltningsuppgifterna utan de kan anses vara operativa uppgifter i anknytning till trafikstyrningen, och utgångspunkten är att de inte innehåller utövning av offentlig makt.

Den i paragrafens 2 mom. föreslagna andra uppgiftshelheten hänför sig till säkerställandet av smidigheten i trafiken. Den kan mycket långt jämföras med den tidigare behandlade flygtrafik-tjänsten. Inom vägtrafiken håller uppståendet av styrnings- och ledningstjänster i samma bemärkelse som inom flygtrafik-tjänster dock först på att utvecklas. Därför finns det inte än motsvarande reglering om dem. Betydelsen av trafikstyrning och trafikledning kommer redan i den närmaste framtiden att förändras. I första skedet syns detta på det sättet att en aktör som tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster blir en nod för information i anknytning till trafiken. I fortsättningen kommer betydelsen av trafikstyrning och trafikledning att ytterligare öka när man övergår mot automatisk trafik. Införandet av fjärrledning finns redan inom synhåll. Syftet med den nu föreslagna regleringen är att ta de första stegen mot en sådan riktning som möjliggör en dylik utveckling och att Finland även till den här delen kan vara en av spetsländerna i världen när det gäller digitaliseringen av transporten. Bestämmelserna i det föreslagna 2 mom. gäller i huvudsak inte nuläget, där till exempel en väg stängs med trafikskyltar. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster kommer inte att ha befogenheter att ställa en trafikskylt och inte heller några konkreta möjligheter att göra det. Däremot bereder man genom bestämmelsen sig på en situation där trafikmedel elektroniskt genom kommunikationsnät förmedlas information till exempel om att en trafikolycka eller annan störning kommer att påverka deras resa.

Enligt avdelning II A 1 kap. 2 § 2 mom. 1 punkten i lagförslaget om ändring av lagen om transportservice ska leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ha rätt att stänga en tunnel och ge information om alternativa rutter. Detta ska bedömas med tanke på bestämmelsen

om rörelsefrihet i 9 § i grundlagen, och uppgiften kan anses innehålla utövning av offentlig makt. Även om stängandet av en tunnel kan begränsa den rörelsefrihet som tryggas i 9 § i grundlagen, är det inte fråga om betydande utövning av offentlig makt, eftersom verksamheten avses vara noga begränsad och främst gälla verksamhetsomgivningen av den framtida automatiska trafiken. För det första är åtgärden tidsmässigt begränsad och det ska vara möjligt att vidta den bara om det är nödvändigt. För det andra ska tjänsteleverantörens skönsmässiga befogenheter minimeras. Åtgärderna ska vidtas inom ramen för myndighetsbestämmelser som ges på förhand. Denna begränsning av skönsmässiga befogenheter på förhand kompletteras av den möjlighet till tillsyn som i lagen om transportservice anförtrots Trafiksäkerhetsverket. I paragrafen ska tjänsteleverantören ställas en plikt att förvara uppgifter om de åtgärder som de vidtagit. Då kan myndigheten vid behov granska dessa åtgärder.

De föreslagna 2 och 3 mom. ska läsas tillsammans. Enligt avdelning II A 1 kap. 2 § 3 mom. i lagförslaget ska Trafiksäkerhetsverket ge nämndare bestämmelser om de trafikarrangemang som avses i 2 mom. Även om den föreslagna vägtrafikstyrningen och -ledningen i sak och då det gäller föremålen för dess inverkan är en mer omfattande helhet än flygtrafiktjänsterna, är det emellertid mycket långt fråga om operativa åtgärder av teknisk natur och inte om utövning av offentlig makt. Därför ställer 124 § i grundlagen inga hinder till överföringen.

Stängandet av en tunnel påverkar rörelsefriheten, vilket betyder att åtgärden ska ha en acceptabel och samhällligt vägande grund. Syftet med stängandet ska vara att förebygga tillbud och olyckor och att säkerställa smidigheten i trafiken. Därtill ska leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster anvisa en ersättande rutt. Åtgärden överensstämmer även med proportionalitetsprincipen, eftersom stängandet av tunneln är nödvändigt för att förebygga tillbud och olyckor och för att säkerställa smidigheten i trafiken. Därtill ska stängandet bara vara temporärt och begränsat till ett dygn.

Till dessa delar skiljer sig vidtagandet av en åtgärd inom vägtrafiken från VTS-tjänster enligt lagen om fartygstrafikservice. I den åläggs tjänsteleverantören att omedelbart informera tillsynsmyndigheten om sitt beslut gällande åtgärden och tillsynsmyndigheten ska vara skyldig att besluta om fortsättningen eller avbrytandet av åtgärden. För vägtrafikens del ska sådan hör förhandsövervakning inte vara nödvändig för att försäkra sig om att det inte är fråga om betydande utövning av offentlig makt. I vägtrafiken finns fler händelser och färre ingripanden. Därför är en motsvarande skyldighet en onödig administrativ börda i förhållande till den konkreta begränsningen av en grundläggande fri- och rättighet. För det andra är åtgärdens längd begränsad. Eftersom bara en myndighet kan besluta om en förlängning av tidsgränsen, måste tjänsteleverantören i långvarigare situationer vara i kontakt med myndigheten. För det tredje ska tjänsteleverantören agera inom ramen för myndighetsbestämmelser, dvs. den ska redan på grund av förhandsbegränsningen inte ha skönsmässiga befogenheter i anslutning till utövningen av offentlig makt.

Grundlagsutskottet har ansett att ändamålsenlig tillsyn är viktigt (se t.ex. GrUU 62/2014 rd, s. 3), när offentliga förvaltningsuppgifter överförs. Även genom tillsynen säkerställs det att betydande utövning av offentlig makt inte ansluter sig till verksamheten. Några närmare krav på tillsynens innehåll eller tidpunkt har grundlagsutskottet inte ställt. I det här fallet är myndighets-tillsynen i efterhand dock tillräckligt, eftersom stängningen sker på basis av myndighetsanvisningar, som i sig fungerar som en förhandsbegränsning för skönsmässiga befogenheter.

När man tar hänsyn till åtgärdens begränsade längd och dess grund, minimeringen av skönsmässiga befogenheter samt tillsynen, är det inte fråga om betydande utövning av offentlig makt

enligt 124 § i grundlagen och därför kan uppgiften anförtros en leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.

Helt allmänt ska man vid bedömningen även beakta det att de föreslagna styrnings- och ledningstjänsterna enbart stöder myndigheternas uppgifter, till exempel regleringen av trafiken enligt 3 kap. i vägtrafiklagen, inte ersätter dem, se avsnitt 3.2 De viktigaste förslagen. Även leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna ska iaktta dessa myndighetsåtgärder, eftersom det alltså ska vara myndigheten som ansvarar för trafikens smidighet och säkerhet. Därtill ingriper leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i rörelsefriheten på ett ringa sätt, åtgärder kan bara vidtas när det är nödvändigt för att hindra tillbud och olyckor och för att säkerställa smidigheten i trafiken. Åtgärderna är möjliga bara enligt Trafiksäkerhetsverkets beslut och bestämmelser, de är tidsmässigt noga begränsade och står i trafikleda användarnas bästa intresse, och tjänsteleverantören har ingen sanktionsmakt. Därför är det inte heller beträffande dessa uppgifter fråga om betydande utövning av offentlig makt utan man ska även lägga vikt vid verksamhetens utpräglat tekniska och operativa natur.

Ledning av sjötrafiken

Enligt 16 § i lagförslaget gällande ändring av lagen om fartygstrafikservice ska Trafikverket svara för ordnandet av trafikledningsservicen på de farleder som det förvaltar med hänsyn tagen till den behöriga myndighetens beslut om inrättande enligt 8 § i lagen om fartygstrafikservice. I praktiken ska Trafikverket ansvara för upphandlingen av fartygstrafikservice från en leverantör av fartygstrafikservice. Enligt den föreslagna paragrafen är leverantören av fartygstrafikservice inom sitt VTS-område ansvarig att upprätthålla fartygstrafikservicen i enlighet med lagen om fartygstrafikservice och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § och dessutom övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. Enligt paragrafen ska VTS-tjänsteleverantören upprätthålla en service i vilken fartygen är skyldiga att delta och som de å andra sidan också förutsätter sig få. Man måste använda termen VTS-tjänsteleverantör i lagen om fartygstrafikservice för att den ska överensstämma med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) reglering och den internationellt allmänt använda terminologin.

Med upprätthållande av fartygstrafikservice ska avses uppföljning av trafiken och trafikförhållanden i realtid, informering om trafiken samt trafikens operativa styrning inklusive förvaltningen av störningar. Ledningen av fartygstrafiken består till en stor del av förvaltning av sjötrafikens smidighet, där ansvaret för fartygets styrning inte överförs till fartygstrafikservicen utan det är närmast fråga om givandet av råd och anvisningar till fartygets befälhavare samt fungerandet som sakkunnig inom sjöfarten. Leverantören av fartygstrafikservice ska inte ha några tvångsåtgärder till sitt förfogande. Därmed är det inte fråga om egentliga förvaltningsbeslut utan operativa förvaltningsuppgifter. I uppgifterna ingår inte heller betydande utövning av offentlig makt.

Trafikverkets ansvar ska gälla upphandlingen av sådan fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice med samma innehåll som den service som Trafikverket i dagens läge upprätthåller. Eftersom trafikstyrningen av olika trafikformer, som Trafikverket i dagens läge sköter, kommer att skiljas åt och det är meningen att den ska bolagiseras enligt ett förslag som ingår i denna proposition, framhäver denna punkt det faktum att Trafikverket alltså ska bära ansvaret för ordnandet av trafikledningen. När Trafikverket upphandlar servicen i fråga av en leverantör av fartygstrafikservice, ska verket ta i beaktande Trafiksäkerhetsverkets beslut om inrättande av ett VTS-område och de kriterier som ställts för servicen i det.

I den offentliga förvaltningsuppgift som anförtrotts leverantören av fartygstrafikservice är det fråga om operativa uppgifter som riktas till en begränsad målgrupp under en begränsad tid. Leverantören av fartygstrafikservice har även den bästa möjliga expertisen för skötseln av dessa uppgifter. Grundlagsutskottet har i motsvarande situationer (GrUU 24/2001 rd, GrUU 28/2001 rd och GrUU 2/2002 rd, GrUU 47/2005) ansett att man i dylika uppgifter kan sörja för tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning med regleringens ändamålsenlighet, med ifrågavarande personals behörighet samt med tillräcklig offentlig tillsyn som riktas till deras verksamhet.

I 17 § 3 mom. i lagen om fartygstrafikservice föreslås det att VTS-tjänsteleverantören på eget initiativ ska kunna öppna eller stänga ett vattenområde, en farled eller en del av en farled, dirigera fartyg till en ankarplats eller att återvända till kaj samt beordra temporära hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket om sitt beslut. Trafikverket ska utan obehörigt dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå. Utgångspunkten är att ledningen av fartygstrafiken i specialsituationer enligt 17 § 1 mom. i lagen ska tillhöra Trafikverket, men i undantagssituationer ska VTS-tjänsteleverantören kunna självständigt fatta ett beslut för en begränsad tid.

Huvudansvaret för den tillfälliga ledningen av fartygstrafiken i specialsituationen ska alltså tillhöra myndigheten. VTS-tjänsteleverantören känner förhållandena inom sitt område väl och har erfarenhet om den fara de kan orsaka för fartygstrafiken. Därför har VTS-tjänsteleverantören de bästa förutsättningarna att bedöma i vilka förhållanden undantagsåtgärder ska vidtas. Det är fråga om verksamhet som förutsätter brådskande och omedelbart ingripande när andra myndigheter inte är anträffbara. Beviljandet av befogenheter till en VTS-tjänsteleverantör i begränsade fall ska vara ändamålsenligt för upprätthållande av den allmänna säkerheten. De bemyndiganden som föreslås i propositionen är till sitt tillämpningsområde specificerade och noggrant begränsade. Ett beslut som VTS-tjänsteleverantören fattar ska vara tidsmässigt begränsat och beslutet kan bara fattas i de situationer som nämns i lagen. Därtill ska ett beslut av en VTS-tjänsteleverantör i efterhand underställas Trafikverket, som ska fatta ett beslut om huruvida åtgärden ska avbrytas eller fortgå. Ingen betydande utövning av offentlig makt ansluter sig till uppgifter i fråga, men uppgiften kan anses innehålla utövning av offentlig makt.

I 17 a § i lagen om fartygstrafikservice föreslås det att Trafikverket ska kunna förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar, att avgå från hamn eller ankarplats, ifall detta är nödvändigt för att verkställa tvångsåtgärder.

Trafikverket ska kunna förbjuda fartyget att stanna inom VTS-området, en hamn eller en ankarplats, om det inte finns någon godtagbar orsak för fartygets vistelse i VTS-området, i hamnen eller på ankarplatsen och om fartygets vistelse är ägnad att äventyra eller störa den övriga sjötrafiken eller säkerheten ute på havet eller myndighetsverksamheten inom området. Förbudet av ett fartygs vistelse inom VTS-området kan bli aktuellt till exempel då det riktas ett sjöräddnings- eller sökningsuppdrag till det vattenområde där vistelsen förbjuds och vattenområdet måste stängas eller förbudet är motiverat för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet eller för att trygga ett betydande statligt evenemang eller av annan motiverad anledning som baserar sig på lagen.

Det föreslås även ett nytt 2 mom. till paragrafen, enligt vilket Trafikverket omedelbart ska underrätta VTS-tjänsteleverantören om ett förbud eller en begräsning enligt 1 mom. VTS-tjänsteleverantören ska underrätta fartyget om Trafikverkets bestämmelser. VTS-tjänsteleverantören ska underrätta ett fartyg om åtgärder som riktas till det så fort som möjligt efter att ha fått informationen av Trafikverket, dock senast när ett fartyg gör en anmälan om sin avsikt att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar eller att avgå från hamn eller ankarplats. I den här situationen ska VTS-tjänsteleverantören inte ha utrymme för skönsmässig bedömning utan den ska underrätta fartyget om Trafikverkets beslut som sådana.

Vid bedömningen av 17 a § ska särskild vikt fästas vid att det i förbudsregleringen enligt 17 a § är fråga om genomförandet av EU:s lagstiftning om tvångsåtgärder men även om genomförandet av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och resolutioner som binder medlemsstaterna, vilket förutsätter mer detaljerade bestämmelser. I detta sammanhang kan man även hänvisa till grundlagsutskottets utlåtande 11/2016, som gällde en bestämmelse i lagen om smittsamma sjukdomar (1227/2016), som enligt utskottets bedömning i praktiken med anledning av utläggningen av hälsocentraler ledde till beslutsfattande om karantän i brådskande situationer av annan än en läkare i tjänsteförhållande. Utskottet ansåg att beslutandet om karantän är en offentlig förvaltningsuppgift, varför regleringen var av betydelse med tanke på 124 § i grundlagen. Utskottet ansåg emellertid att det inte var fråga om betydande utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen, när man tog hänsyn till risken att människor blev utsatta för en farlig smittsam sjukdom som allvarligt hotade befolkningens hälsa och nödvändigheten av ett snabbt beslut samt det att karantänbeslutet enligt det lagförslag som då var aktuellt genast skulle underställas ett kommunalt organ som ansvarar för förebyggandet av smittsamma sjukdomar.

Den nu föreslagna ändringen i 17 a § kan dock inte till alla delar jämföras med bestämmelsen i lagen om smittsamma sjukdomar. Den centrala skillnaden är framför allt det att beslutanderätten enligt 17 a § i lagförslaget inte på nära håll på ett så betydande sätt ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna som karantänen enligt lagen om smittsamma sjukdomar. Därtill ska VTS-tjänsteleverantören i de föreslagna bestämmelserna inte ha utrymme för skönsmässig bedömning utan den ska underrätta fartyget om Trafikverkets beslut som sådana. Därför kan man anse att det inte är fråga om betydande utövning av offentlig makt eller utövning av offentlig makt utan en uppgift av teknisk natur som bistår myndigheten. I grundlagsutskottets tidigare praxis har man kunnat anförtro andra än myndigheter med sådana uppgifter.

I det här hänseendet kan man söka analogi från utlåtandet om Luftfartsverkets uppgifter gällande territorialövervakning i vilket utskottet fäste uppmärksamhet vid territorialövervakningsmyndigheternas lagstadgade uppgifter, bl.a. att gripa en person, göra säkerhetsvisitationer och använda maktmedel. Grundlagsutskottet ansåg att 124 § i grundlagen i detta sammanhang bara tillåter att uppgifter som bistår myndigheter ska anförtros Luftfartsverket (GrUU 47/2005 rd). Utskottet har även ansett att 124 § i grundlagen inte utgör något hinder till att en privat serviceproducent ska kunna ges i uppdrag att kontrollera passets kvalitet och kontrollera att passets innehåll är korrekt samt att leverera passförsändelsen, när det är fråga om en uppgift av teknisk natur som bistår myndigheter och som ansågs vara ändamålsenlig med tanke på såväl de som ansöker om pass som på personalresurserna i polisens tillståndsförvaltning (GrUU 6/2013 rd). Utskottet har inte heller ansett det vara problematiskt att anförtro parkeringsövervakning som bistår myndigheter till en privat aktör, när uppgiften inte omfattade en självständig rätt att föreskriva administrativa påföljder och när myndigheter eller en kommunal parkeringsövervakare inte har tillräckliga resurser att ta hand om parkeringsövervakningen på ett privat område (GrUU

23/2013 rd). På motsvarande sätt har grundlagsutskottet inte sett något hinder till att man föreskriver att en person som utsetts utom myndighetsmaskineriet har rätt att bistå övervakaren i åtgärder som ingriper i hemfriden (se t.ex. (GrUU 30/2010 rd).

I 21 § 3 mom. i lagen om fartygstrafikservice ska enligt förslaget föreskrivas att VTS-tjänsteleverantören i enskilda fall kan till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg i högst ett dygns tid ska delta i fartygstrafikservice. Sådana skäl ska kunna vara svåra isförhållanden eller dålig sikt. I synnerhet på sommaren rör sig bland annat flera passagerarskepp som än under 24 meter långa utanför hamnar, tidvis på farledsområdet, tidvis på annat vattenområde, och de ska inte för övrigt ha någon skyldighet att delta i fartygstrafikservice. Att delta i fartygstrafikservice betyder lyssnande på de VHF-kanaler som är i bruk inom VTS-området samt iakttagande av de bestämmelser och föreskrifter som gäller trafiken på VTS-området.

Eftersom det är fråga om en order som gäller fartygens deltagande i fartygstrafikservice på grund av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl, är det ändamålsenligt att VTS-tjänsteleverantören vid behov kan beordra fartygen att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt att iaktta de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området och de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande. Det är fråga om en operativ order som ansluter sig till sjösäkerheten och ska vara knuten till förutsättningar om vilka det föreskrivs i lagen. Ingen betydande utövning av offentlig makt ansluter sig till uppgifter i fråga, men uppgiften kan emellertid anses innehålla utövning av offentlig makt. VTS-tjänsteleverantören ska därtill omedelbart underrätta Trafikverket om ett beslut som den fattat. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå. Med anledning av det som konstaterats ovan är det möjligt att genom lag anförtro VTS-tjänsteleverantören uppgiften.

Ledning av järnvägstrafiken

Enligt 19 a § i lagförslaget om ändring av järnvägslagen ska bannätsförvaltaren få delegera en del av sina uppgifter till en utomstående tjänsteleverantör under förutsättning att denne inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som utövar ett bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Dessa uppgifter kan ansluta sig till exempel till planeringen, utvecklingen eller underhållet av bannätverket, till trafikstyrningen eller till tilldelningen av bannätskapaciteten. Bannätsförvaltaren ska dock se till att delegeringen av uppgifter inte resulterar i uppkomsten av intressekonflikter och att konfidentialiteten av kommersiellt känsliga uppgifter garanteras. Bannätsförvaltaren bär dock alltid ansvaret också för de uppgifter som den delegerat till en utomstående tjänsteleverantör.

Bestämmelserna om offentliga förvaltningsuppgifter i den föreslagna lagen ska i huvudsak motsvara möjligheterna i den gällande järnvägslagen att överföra sådana uppgifter som avses i 124 § grundlagen till andra. Trafikverket skaffar redan nu bland annat genomförandet av trafiklednings- och trafikledningsprojekt av utomstående tjänsteleverantörer. I EU-lagstiftningen har bannätsförvaltarens uppgift inte anvisats myndighet, bolag eller annan privat eller offentlig aktör. I Finland är det Trafikverket som ansvarar för förvaltningen av statens bannät, men det finns också cirka 150 innehavare av privata spår. Förslagets 19 a § tillåter att bannätsförvaltaren får delegera en del av sina uppgifter till en utomstående tjänsteleverantör under förutsättning att denne inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som utövar ett bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Bannätsförvaltaren bär ansvaret även då uppgiften har delegerats. Trafikverket är statens budgetverk, men har redan på basis av 36 § i den gällande järnvägslagen lagt

ut trafikledningen på statens bannät till Finrail Oy, som är ett statsbolag och för vars ägarstyrning kommunikationsministeriet ansvarar.

Med trafikledning avses åtgärder av teknisk natur som ansluter sig till sändandet av tåg, givande av signaler, information och meddelanden om tågets färd med vilka tågets trygga färd mellan två trafikplatser kan säkerställas. Trafikledningsservice är konkret verksamhet av teknisk natur på samma sätt som flygtrafiktjänster (jfr gällande flygtrafiktjänster GrUU 47/2005). Därmed ingår det inte i tillhandahållandet av trafikledningstjänster betydande utövning av offentlig makt och det bolag eller den sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster fattar inte några egentliga förvaltningsbeslut i samband med sin verksamhet. Uppgifterna i fråga kan anses vara operativa uppgifter i anknötning till ledningen av järnvägstrafiken och de innehåller inte utövning av offentlig makt. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar har tillämpats och ska även framöver tillämpas på personer som är anställda av ett bolag eller en sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster på det sätt som föreskrivs i 36 §, när de utför uppgifter som avses i denna paragraf. Momentet ska även framöver innehålla en hänvisning till lagen om ansvar i spårtrafik, i vilken föreskrivs om ersättning för person- och sakskador i spårtrafik.

Trafikledningen sker inom ramen för de beslut som Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät har fattat om tilldelningen av kapaciteten samt inom ramen för styrningen och övervakningen, även om Finrail Oy för sin del ansvarar för tillhandahållandet av trafikledning till alla som idkar järnvägstrafik på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt. Trafikverket bär i sista hand ansvaret för trafikledningen även om det skaffar tjänsten av Finrail Oy. Det är inte avsikten att genom detta förslag ändra den motsvarande bestämmelsen om trafikledning i 36 § i den gällande järnvägslagen. När Trafikverket lägger ut trafikledningstjänster ska det iakttas 36 § i lagen.

Den nya paragrafen 19 a § i lagförslaget ska motsvara artikel 7 c i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen gör det möjligt för bannätsförvaltaren att även delegera väsentliga uppgifter tillhörande en bannätsförvaltare, t.ex. beslutsfattande om tilldelningen av en rutt samt tilldelningen av särskilda rutter. Bannätsförvaltaren ska även kunna delegera uppgifter i anslutning till utvecklingen, upprätthållandet och förnyelsen av järnvägsinfrastrukturen. Alla dessa uppgifter ska emellertid handhas under bannätsförvaltarens styrning och tillsyn, verksamheten ska vara likvärdig och icke-diskriminerande och ansvaret ska alltid i sista hand ligga hos bannätsförvaltaren. Trafikverket som förvaltare av statens bannät upphandlar redan ny investeringsprojekten i anknötning till utvecklingen och underhållet av bannätet hos externa företag, och projekten konkurrensutsätts. Om de utvecklingsprojekt av bannätet som Trafikverket genomför fattas besluten däremot i den budget som riksdagen årligen godkänner på förslag av kommunikationsministeriet, vilket innebär besluten fattas under politisk styrning. Därmed kommer den nya föreslagna regleringen inte att ändra nuvarande praxis och har därför ingen betydelse med tanke på bedömningen av 124 § i grundlagen.

Trafiksäkerhetsverkets myndighetsövervakning riktas på basis av bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem även till bolag eller sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster. Som en nationell säkerhetsmyndighet kan Trafiksäkerhetsverket föreslå ändringsbehov i säkerhetsstyrningssystemet, om det i samband med myndighetsövervakningen upptäcks brister. Även kommunikationsministeriet kan ställa Trafikverket, som ansvarar för förvaltningen av statens bannät, målsättningar inom ramen för resultatstyrningen samt för det bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster inom ramen för ägarstyrningen. Bannätsförvaltaren ska i samarbete med bolaget eller sammanslutningen som tillhandahåller trafikledningstjänster komma överens om hur trafikledningstjänsterna ska integreras i bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Bannätsförvaltaren ska i sin årsberättelse publicera siffror och uppgifter enligt bilaga I

till järnvägssäkerhetsdirektivet samt bedöma risker, störningar, undantagsfall och farliga situationer i anknytning till tillhandahållandet av trafikledningstjänster samt beträffande dessa presentera utvecklingsåtgärder som den ska gå igenom med bolaget eller sammanslutningen som tillhandahåller trafikledningstjänster.

Tryggandet av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning

I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att tryggande av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning på det sättet som det avses i 124 § i grundlagen förutsätter att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (GrUU 50/2017 rd, s. 3; GrUU 33/2004 rd, s. 7; GrUU 46/2002 rd, s. 10). I lagen om transportservice ingår en ny bestämmelse om straffrättsligt tjänsteansvar. En motsvarande bestämmelse finns i den gällande lagen om fartygstrafikservice och i den gällande järnvägslagen. Därtill ska det i lagen om transportservice ingå en informativ hänvisning till skadeståndslagen. Däremot finns det i lagen ingen hänvisning till de allmänna förvaltningslagarna. Med anledning av 124 § i grundlagen är det vanligen inte nödvändigt att i en lag ha en hänvisning till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom de med stöd av bestämmelserna om tillämpningsområde, definition av myndighet och enskildas skyldighet att ge språklig service i dem även tillämpas på enskilda när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter (GrUU 50/2017 rd, s. 3; GrUU 42/2005 rd, s. 3).

På all myndighetsverksamhet tillämpas så kallade allmänna förvaltningslagar, till vilka hör förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), samiska språklagen (1086/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), personuppgiftslagen (523/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), förvaltningsprocesslagen (586/1996) och viteslagen (1113/1990). Det aktiebolag som enligt förslaget bildas ska iakttä lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet när bolaget utövar offentlig makt. Vid skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter ska aktiebolaget även iakttä bestämmelserna i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, förvaltningslagen, personuppgiftslagen, språklagen och samiska språklagen.

Viteslagen ska inte tillämpas på bolagets verksamhet, eftersom lagen tillämpas då ett vite förenas med ett åläggande eller förbud av en myndighet och när det döms ut. Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ger inte heller i dagens läge dylika ålägganden eller förbud, och inga sådana bemyndiganden föreslås för det bolag som ska bildas. Förvaltningsprocesslagen tillämpas på rättskipning i allmänna förvaltningsdomstolar. Lagen tillämpas också då ändring i beslut i förvaltningsärenden söks genom besvär eller extraordinära rättsmedel hos en förvaltningsmyndighet eller en nämnd som har inrättats för att behandla ärenden som gäller sökande av ändring, eller hos någon annan särskild myndighet som kan jämföras med dessa. Inte heller förvaltningsprocesslagen ska tillämpas på bolagets verksamhet, eftersom bolaget inte ska fatta beslut mot vilka talan kan väckas. Alla sådana beslut kommer att fattas av Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket eller av Gränsbevakningsväsendet, vars förvaltningsbeslut kan överklagas enligt förvaltningsprocesslagen.

Av betydelse för de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kravet på god förvaltning är även tillsynen över en offentlig förvaltningsuppgift som anförtrots enskilda (GrUU 40/2002 rd, s. 4; GrUU 62/2014 rd, s. 3) samt behörighetsvillkoren (GrUU 40/2002 rd, s. 4). I den konkreta verksamheten kan man sörja för tryggandet av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning med regleringens allmänna noggrannhet och annan ändamålsenlighet samt med ifrågasvarande personers lämplighet och behörighet

(GrUU 26/2017 rd, s. 50; GrUU 24/2001 rd, s. 4). I lagen om fartygstrafikservice och i lagen om transportservice ska föreskrivas om behörigheten av den som levererar trafikstyrning. Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är även de krav som enligt avdelning II A 1 kap. 3 § ställs på leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster av betydelse. Kraven ska för det första gälla leverantörens pålitlighet, verksamhetsförutsättningar samt personalens expertis. För det andra ska det i paragrafen föreskrivas om skyldigheten att föra en drifhandbok. Liknande krav finns även i lagen om fartygstrafikservice och i järnvägslagen.

Om den myndighetstillsyn som riktas till bolaget föreskrivs i branschvisa lagar som gäller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Enligt 16 § i lagen om fartygstrafikservice ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att VTS-tjänsteleverantören uppfyller de lagstadgade skyldigheterna och att de tjänster som Trafikverket beställer uppfyller de på dem i lagstiftningen ställda villkoren. Enligt 28 § 2 mom. i förslaget ska Trafiksäkerhetsverket utöva tillsyn över iakttagandet av lagen om fartygstrafikservice och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Detta ska även täcka tillsynen över tjänsteleverantörens lagstadgade uppgifter. Enligt avdelning IV 1 kap. 1 § i lagen om transportservice utövar Trafiksäkerhetsverket tillsyn över att lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i lag. Paragrafen i fråga ska även täcka övervakningen av tjänsteleverantörens lagstadgade uppgifter. Enligt 77 § i järnvägslagen ansvarar Trafiksäkerhetsverket för tillsynen över järnvägssystemet. Trafiksäkerhetsverket övervakar bland annat att järnvägssystemets säkerhetskrav iakttas och förberedelserna för undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet. Därtill ska regleringsorganet enligt 71 b § i järnvägslagen övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska dessutom bland annat utöva tillsyn över efterlevnaden av järnvägslagen och krav som utfärdats med stöd av den, över konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden samt fungera som myndighet som behandlar begäran om omprövning och besvär på järnvägsmarknaden och särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av rätt att använda bannätet och de avgifter som tas ut för rätten att använda bannätet, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna samt beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen.

4.2 Annat övervägande som är av betydelse med tanke på grundlagen

Skyddet för personuppgifter

Om skyddet för personuppgifter föreskrivs i 10 § i grundlagen. Till lagen om transportservice föreslås en ny avdelning II A, som gäller trafikstyrnings- och trafikledningssuppgifter. Dessa tjänster baserar sig på utnyttjandet av information. Tillhandahållandet av dessa tjänster förutsätter dock hantering av personuppgifter, visserligen i mycket begränsad grad. Största delen av informationen är till sin natur sådan att den inte innehåller personuppgifter. Sådan information är till exempel uppgifterna om trafikleder och förhållanden. Dessutom är redan utgångspunkten att onödig behandling av personuppgifter ska undvikas: artikel 5.1 b, c och e i EU:s allmänna dataskyddsförordning föreskriver att behandlingen av personuppgifter alltid ska vara knutet till ändamålen, personuppgifterna ska minimeras i förhållande till användningssyftet och de får inte förvaras en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas. Även om personuppgifter ingick i det datamaterial som hanteras, är det i princip fråga om sådan behandling av personuppgifter som inte förutsätter att den registrerade identifieras (artikel 11 i den allmänna dataskyddsförordningen). I fortsättningen tryggas skyddet för personuppgifter i regel med EU:s allmänna dataskyddsförordning, vilket betyder att det i förslaget

bara ges de nödvändiga bestämmelserna med tanke på nationellt handlingsutrymme (GrUU 2/2018 rd.)

I praktiken kan lägesuppgifterna inom de trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna som föreslås i avdelning II A 2 kap. 3 § innehålla personuppgifter. Det kan vara fråga om indirekta personuppgifter, eftersom en fysisk person eventuellt kan identifieras via registernumret till en personbil. Det är dock fråga om personuppgifter i mycket få fall, eftersom lägesinformationen i princip inte behöver inkludera en kod som identifierar trafikmedlet, eftersom den inte behövs för tillhandahållandet av tjänsten. Med tanke på trafikstyrningen räcker det att veta att ett visst trafikmedel finns på ett visst ställe på vägnätet och rör sig i en viss riktning med en viss hastighet. Detta innebär att skyddet av personuppgifter inte försvagas genom förslaget.

Egendomsskyddet samt affärs- och yrkeshemligheter

Enligt den föreslagna avdelning II A 2 kap. 3 § i lagen om transportservice ska leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster genom ett öppet gränssnitt i elektronisk form öppna de uppgifter som nämns i paragrafen. Reglering av motsvarande typ har ingått i de tidigare förslagen beträffande lagen om transportservice (RP 161/2016 rd och GrUU 46/2016 rd samt RP 145/2017 rd och GrUU 2/2018). I förslagen var förhållandet mellan dessa skyldigheters nödvändighet och proportionalitet motiverat, och grundlagsutskottet ingrep inte i den föreslagna regleringen i sina utlåtanden.

Den nu föreslagna regleringen riktas till information som på ett betydande sätt är till nytta för hela transportsystemet. Överlåtelse av information via ett gränssnitt är i praktiken det enda effektiva sättet att fördela information. Fördelningen av information är å sin sida nödvändigt för att det ska vara möjligt att tillhandahålla trafikstyrnings- och trafikledningstjänster på ett heltäckande och interoperabelt sätt. Även om informationen distribueras via ett öppet gränssnitt, ska de eventuella stödtjänsterna, användningsvillkoren, programvarorna, licenserna och andra nödvändiga tjänster som eventuellt tillhandahålls för att möjliggöra tillgången till informationen erbjudas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Det ska alltså inte vara nödvändigt att öppna informationen avgiftsfritt förutom till den del som öppnandet baserar sig på ett avtal med Trafikverket eller annan myndighet. Om tjänsteleverantören förädlar information, kan den ta ut en avgift på affärsekonomiska grunder. Därtill skiljer paragrafen åt information som ska öppnas för vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster samt information som ska öppnas för allmänheten. På det här sättet kan man se till att ingripande i egendomsskyddet är så litet som möjligt och följer proportionalitetsprincipen.

Enligt den föreslagna avdelning II A 2 kap. 2 § i lagen om transportservice har leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster rätt att trots sekretessbestämmelserna eller affärs- eller yrkeshemligheter få sådan information som är nödvändig för att denne ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag. Även om den information som tjänsteleverantören får kan omfattas av affärs- eller yrkeshemligheter, hör den inte till skyddets kärnområde: information ska vara sådan information som är nödvändig för att bilda en lägesbild om trafiken samt annan information i anknytning till trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken, till exempel väderleks- och förhållandeuppgifter, information om trafikledningsanordningar och deras funktion, farliga situationer och olyckor i trafiken, störningar i trafiken och i kommunikationsnäten och trafikmedlens position. Dessutom är erhållandet av informationen knutet till nödvändighetsförutsättningen, och dess hantering baserar sig på ett viktigt allmänt intresse för att trygga smidigheten i trafiken. Därtill ska det föreskrivas att leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster inte får lämna ut information som betraktas som sekretessbelagda uppgifter eller affärs- eller yrkeshem-

ligheter, om detta inte är nödvändigt för att trygga den allmänna säkerheten eller trafiksäkerheten eller förebygga allvarliga miljöskador. Informationen ska då vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras. Till exempel utifrån lägesuppgifterna om trafikmedel får man numera från det öppna informationsnätet information om fartygens, luftfartygens och i viss mån tågens läge så att lägesinformationen också omfattar identifieringsuppgifter. För det mesta är det till exempel med tanke på den automatiska trafiken inte nödvändigt att lägga identifieringsuppgifter till lägesinformationen, utan i framtiden behövs det för detta ändamål enbart information om att ett visst trafikmedel finns på ett visst ställe på trafiknätet och rör sig i en viss riktning med en viss hastighet. Därmed är ingripandet i skyddet för affärs- och yrkeshemligheter till sin natur ringa.

4.3 Bemyndiganden

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag skall dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Därtill föranleds det av grundlagen att de saker som bemyndigandet omfattar noga ska definieras i lag. I grundlagsutskottets utlåtandepraxis har till föreskrivandet om bemyndiganden genom lag riktats krav på att regleringen ska vara exakt och noga avgränsad (GrUU 16/2002 rd, s. 2, GrUU 19/2002 rd s. 5, GrUU1/2004 rd, s. 2 och GrUU 17/2010 rd, s. 2). Man har försökt ta hänsyn till dessa krav i bestämmelserna om rätten att utfärda förordningar i de aktuella lagförslagen.

Förslaget innehåller bemyndiganden att utfärda förordningar och meddela föreskrifter, som har beskrivits i detalj i kapitel 2, Närmare bestämmelser och föreskrifter. Största delen av dessa bemyndiganden att utfärda förordningar och meddela föreskrifter ingår i den redan gällande lagstiftningen, och det föreslås inga ändringar i dem med anledning av denna proposition. Nya bemyndiganden att utfärda förordning föreslås till 19 a § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005), avdelning II A 1 kap. 4 § i lagen om transportservice (320/2017) samt i avdelning II A 2 kap. 5 § i lagen om transportservice.

Till 19 a § i lagen om fartygstrafikservice föreslås ett nytt bemyndigande att genom statsrådets förordning utfärda närmare bestämmelser om ordnandet av sådan beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Samma bemyndigande föreslås även till avdelning II A 4 § i lagen om transportservice (320/2017). De bestämmelser och föreskrifter som ska utfärdas genom förordning av statsrådet ska gälla noggrannare anordnande av tjänsteleverantörens beredskapsplanering. Till avdelning II A 2 kap. 5 § föreslås vidare ett nytt bemyndigande för statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om säkerställandet av interoperabiliteten av tjänsterna, systemen och datainnehållet av leverantören trafikstyrnings- och trafikledningstjänster med andra motsvarande tjänster. De ska därmed inte på det sättet gälla enskildas rättigheter eller skyldigheter att man måste föreskriva om dem genom lag.

18 a § och 20 a § i lagen om fartygstrafikservice innehåller bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket att meddela föreskrifter. Rätten att meddela föreskrifter enligt 20 a § i lagen om fartygstrafikservice är gällande reglering, och man avser inte att ändra den i samband

med denna proposition. I 18 a § i lagen om fartygstrafikservice föreslås det ett nytt bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter gällande innehållet av den anmälningskyldighet som avses i paragrafen.

I avdelning II A 1 kap. 2 § 3 mom. ges Trafiksäkerhetsverket i uppgift att meddela närmare föreskrifter om genomförandet av de åtgärder som avses i paragrafens 2 mom. Därtill ska Trafiksäkerhetsverket i avd. II A 1 kap. 5 § samt 6 § ges i uppgift att meddela närmare föreskrifter om anmälningarna enligt paragraferna.

De ovannämnda bestämmelserna ska vara tekniska till sin natur, och de innehåller litet skönsmässig bedömning, varför de kan meddelas som föreskrifter i stället för förordningar.

De bemyndiganden som föreslås i propositionen är till sitt tillämpningsområde specificerade och noggrant begränsade, och de anses inte strida mot grundlagen.

Med anledning av det ovannämnda kan konstateras att de bestämmelser om ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som föreslagits i lagpropositionen uppfyller grundlagens krav och att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Eftersom lagförslaget innebär att uppgifter som innefattar utövning av offentlig makt överförs till ett aktiebolag föreslås det dock att ett utlåtande ska begäras av grundlagsutskottet.

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

1.

Lag

om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Aktiebolag under bildning

Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster överförs till ett aktiebolag som ska bildas. Aktiebolagets verksamhetsområde omfattar styrning och ledning av sjö-, järnvägs- och vägtrafiken samt insamling, hantering och utnyttjande av information i samband med dem. Bolaget kan bedriva verksamhet utomlands.

När aktiebolaget bildas tecknar staten samtliga aktier.

2 §

Överlåtelsefullmakt

Statsrådet bemyndigas att till det aktiebolag som avses i 1 § 1 mom. överlåta den egendom och de immateriella rättigheter som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har i sin besittning samt dess affärsverksamhet.

3 §

Överlåtelsevillkor

Statsrådet bestämmer vilken egendom som ska överlåtas, dess värde och överlåtelsevillkoren. Statsrådet bestämmer också om övriga arrangemang som gäller överlåtelsen av egendomen och bildandet av aktiebolaget.

Statsrådet bestämmer vilken del av egendomen som ska överlåtas mot aktier i aktiebolaget.

Statens lån till bolaget kan stå utan säkerhet till det kapitalbelopp som motsvarar statens lån för Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänsters funktioners egendom vid tidpunkten för överlåtelsen.

4 §

Beskattning

Som anskaffningsutgift som inte dragits av vid beskattningen för anläggningstillgångar och andra tillgångar som överförs i samband med bolagiseringen och som belopp som inte dragits av vid beskattningen av utgifter med lång verkningstid betraktas i beskattningen av det övertagande bolaget bokföringsvärdet av tillgångar och utgifter med lång verkningstid enligt bokslutet för den senast avslutade räkenskapsperiod som föregick överföringen av tillgångarna.

Aktiebolaget är inte skyldigt att betala överlåtelseskatt på överlåtelse av fastighet eller värdepapper i samband med den överlåtelse mot aktier enligt 1 mom. i det under bildning varande aktiebolag som avses i 2 §.

5 §

Ansvar för förbindelser

Bolaget svarar för de låne-, borgens-, anskaffnings- och leveransavtal samt andra förbindelser som Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har ingått under sin verksamhetstid och som gäller den egendom och affärsverksamhet som överläts till aktiebolaget.

Statens sekundära ansvar för Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänsters lån och andra förbindelser kvarstår.

6 §

Verksamhetens kontinuitet i förvaltningsärenden

Förvaltnings- och förvaltningsprocessbeslut som gäller rätt, fördel eller skyldighet i anslutning till den egendom och affärsverksamhet vid Trafikverket som överläts till aktiebolaget som bildas förblir i kraft så att besluten till den del de gäller den egendom och affärsverksamhet som överläts utan särskilt beslut gäller aktiebolaget.

I fråga om förvaltningsärenden som är anhängiga träder aktiebolaget i förvaltningsärenden och i förvaltningsrättskipningen i Trafikverkets ställe utan särskilt beslut.

7 §

Personalens ställning

Bestämmelser om personalens ställning finns i 5 e och 5 f § i statstjänstemannalagen (750/1994) och i arbetsavtalslagen (55/2001).

8 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft. Statsrådet kan innan lagen träder i kraft vidta åtgärder som avses i 1 och 2 § och på vilka 3 och 4 § tillämpas. Bolagsordningen för bolaget får fastställas och bolaget införas i handelsregistret innan denna lag träder i kraft.

2.

Lag

om ändring av territorialövervakningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i territorialövervakningslagen (755/2000) 24 a–24c, 26, 30 a, 34 a och 37 §,
av dem 24 a–24 c, 30 a, 34 a och 37 § sådana de lyder i lag 195/2015, samt
fogas till lagen en ny 30 b § som följer:

24 a §

Uppgifter som ska skötas av leverantören av fartygstrafikservice, den utsedda leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för lufrumsplanering

Den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och den leverantör av flygtrafikledningstjänster som avses i luftfartslagen samt den cell för lufrumsplanering som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av lufrummet bistår territorialövervakningsmyndigheterna genom att sköta sådana uppgifter som avses i denna lag inom sina verksamhetsområden, dock inte uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt.

24 b §

Anmälan om territorieförseelser och territoriekränkningar

Leverantören av fartygstrafikservice, leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för lufrumsplanering ska anmäla territorieförseelser eller territoriekränkningar som de har upptäckt och hot om territorieförseelse eller territoriekränkning till en militärmyndighet eller en gränsbevakningsmyndighet samt med till buds stående medel vidta åtgärder för att förhindra territorieförseelser och territoriekränkningar.

24 c §

Tryggande av ett statsluftfartygs territorialövervakningsuppdrag och territorialövervakningsuppdrag på havsområden

Leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för lufrumsplanering ska på en territorialövervakningsmyndighets begäran trygga obehindrad användning av lufrummet för ett statsluftfartyg som utför ett territorialövervakningsuppdrag.

Bestämmelser om samordning av civil och militär luftfart finns i 107 § i luftfartslagen.

Trafikverket ska med bistånd från leverantören av fartygstrafikservice på territorialövervakningsmyndighetens begäran trygga obehindrad användning av havsområdet för ett statsfartyg som utför ett territorialövervakningsuppdrag.

26 §

Temporärt avbrytande av sjötrafik

Försvarsministeriet kan av orsaker som är nödvändiga för att trygga rikets säkerhet temporärt för högst sju dygn i sänder förbjuda sjötrafik på en sådan begränsad del av Finlands territorialvatten där territorialövervakningsmyndigheternas användning av militära maktmedel eller sådana till sina verkningar betydande övningar som hänför sig därtill kan äventyra säkerheten för sjöfarare.

Innan ett beslut enligt 1 mom. fattas ska sjöfartsmyndigheterna höras. Försvarsministeriet kan innan ett beslut enligt 1 mom. fattas höra den i lagen om fartygstrafikservice avsedda leverantören av fartygstrafikservice. Sjöfartsmyndigheterna svarar för informationen om det i 1 mom. avsedda beslutet och deltar i verkställigheten av beslutet.

Leverantören av fartygstrafikservice genomför de begränsningar av sjötrafiken som försvarsministeriet eller sjöfartsmyndigheterna bestämt och övervakar att de iakttas.

30 a §

Lägesbild för territorialövervakningen

Försvarsmakten ska sammanställa en lägesbild för territorialövervakningen för övervakning och tryggnad av Finlands territoriella integritet och det beslutsfattande som gäller detta samt för stödande av andra myndigheter. Lägesbilden sammanställs av behövliga uppgifter som försvarsmakten får i samband med territorialövervakningen eller av andra territorialövervakningsmyndigheter, av myndigheterna i en främmande stat och av internationella organ. För lägesbilden har försvarsmakten dessutom rätt att av leverantören av flygtrafikledningstjänster och av flygplatsoperatören få uppgifter om flygtrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen. För lägesbilden har försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet dessutom rätt att av leverantören av fartygstrafikservice utan ersättning få uppgifter om sjötrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen.

I lägesbildsuppgifterna får det ingå personuppgifter, om personuppgifterna sammanhänger med tillstånd som avses i denna lag eller om det är behövligt att behandla personuppgifterna vid övervakningen av att tillståndsvillkoren eller de i denna lag föreskrivna begränsningarna i att röra sig på vissa områden och i annan verksamhet iakttas och vid utredning av en misstänkt territorieförseelse eller territoriekränkning.

30 b §

Informationsproduktion, förebyggande av farliga situationer och tryggnad av fartygstrafiken

Trafikverket och leverantören av fartygstrafikservice ska producera information om befintliga och ankommande fartyg på Finlands territorialvatten, förebygga farliga situationer samt trygga smidig fartygstrafik under normala förhållanden, vid störningar under normala förhållanden och i undantagsförhållanden.

34 a §

Tryggande av användningen av maktmedel i luftrummet och på havsområden

Utöver vad som i luftfartslagen föreskrivs om användning av luftrummet, ska leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumsplanering på en territorialövervakningsmyndighets begäran begränsa användningen av luftrummet för att trygga användningen av maktmedel enligt 31–33 § i denna lag och för avvärjande av fientlig verksamhet enligt 34 § samt i detta syfte bereda statsluftfartyg obehindrad användning av luftrummet.

Trafikverket och leverantören av fartygstrafikservice ska genom ledning av fartygstrafiken begränsa användningen av havsområdet i enlighet med territorialövervakningsmyndighetens beslut för att trygga användningen av maktmedel enligt 31–33 § i denna lag och för avvärjande av fientlig verksamhet enligt 34 § samt i detta syfte bereda statsfartyg obehindrad användning av havsområdet.

37 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter för ett territorialövervakningsuppdrag

En territorialövervakningsmyndighet, leverantören av fartygstrafikservice, leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumsplanering har trots sekretessbestämmelserna rätt att ge varandra i 30 a och 36 a § avsedda uppgifter, om uppgiftsmottagaren behöver dem i sitt territorialövervakningsuppdrag.

Uppgifterna får också lämnas ut genom en teknisk förbindelse.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 2, 3, 6, 8–11, 14, 16, 17, 17 a, 18, 18 a, 19, 19 a, 20, 20 a–20 c, 21, 22, 22 a, 22 d, 22 f, 23–26, 28, 29 och 33 §,

av dem 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1307/2009, 1237/2011, 225/2012 och 791/2013, 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 791/2013 och 1313/2016, 8 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1237/2011, 11, 20, 20 b, 20 c, 23 och 25 § sådana de lyder i lag 1237/2011, 17–19 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1313/2016, 17 a § sådan den lyder i lag 511/2015, 20 a, 22 a och 22 d § sådana de lyder i lag 225/2012, 22 f och 29 § sådana de lyder i lag 791/2013, 25 § sådan den lyder i lag 1237/2011 samt 26 och 28 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1307/2009, och

fogas till lagen nya 16 a, 18 a och 19 a § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fartygstrafikservice* (*Vessel Traffic Service, VTS*) sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer,

2) *behörig myndighet* Trafiksäkerhetsverket,

3) *anordnare av fartygstrafikservice* Trafikverket,

4) *beslut om inrättande* ett beslut genom vilket den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice på ett visst område,

5) *VTS-tjänsteleverantör* leverantören av fartygstrafikservice,

6) *VTS-område* ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice; ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer,

7) *VTS-central* en central där en VTS-tjänsteleverantör upprätthåller fartygstrafikservice,

8) *VTS-operatör* en person som i en VTS-central utför uppgifter hörande till fartygstrafikservice och som har den behörighet som krävs för uppgiften,

9) *VTS-ruttplan* en rutt på VTS-området som VTS-operatören och fartygets befälhavare har kommit överens om,

10) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken,

11) *ruttssystem* system bestående av en eller flera rutter eller routingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (DW-rutter),

12) *olycka* en olycka i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss,

13) *fartyg i behov av assistans* fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten,

- 14) *skyddad plats* en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som Trafikverket angett för att ta emot fartyg i en nödsituation,
- 15) *avlastare* den som avlämnar godset för transport till sjöss,
- 16) *fartygsoperatör* en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995),
- 17) *ombud* en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar,
- 18) *farligt gods* farliga ämnen enligt IMO:s IMDG-kod, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden,
- 19) *förorenande gods* oljor enligt definitionen i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till nämnda konvention och skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen,
- 20) *MARPOL 73/78-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
- 21) *direktivet om rapporteringsformaliteter* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar,
- 22) *övervakningsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, jämte ändringar,
- 23) *statistikdirektivet om transporter till sjöss* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss,
- 24) *kodexen om Schengengränserna* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna),
- 25) *anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet* fartygs anmälningar enligt lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004),
- 26) *anmälningar om fartygsavfall* fartygens anmälningar enligt miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
- 27) *SafeSeaNet-systemet* unionens i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av kommissionen och av medlemsstaternas nationella system,
- 28) *regelbunden trafik* en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservice på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer.

Lagen tillämpas också på VTS-tjänsteleverantörens övervakning av ett ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttagande.

Lagen tillämpas på den informationshantering och anmälningskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller i bestämmelser som avses i denna lag och gäller deltagande i fartygstrafikservice eller anmälningskyldighet, tillämpas lagen dock inte på

1) örlogsfartyg, försvarsmaktens fartyg, Gränsbevakningsväsendets fartyg och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster,

- 2) fiskefartyg och traditionsfartyg samt fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,
- 3) bogserbåtar när de utan last och utan något att bogsera förflyttar sig mellan två finska hamnar.

Trots vad som i denna lag föreskrivs om fartygstrafikservice får även hamninnehavarna bedriva övervakning och ledning av fartygstrafiken på hamnområdet.

Särskilda bestämmelser gäller för anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller lotsning, förtullning och kodexen om Schengengränserna.

6 §

Navigationssassistent

Navigationssassistent ges ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. Navigationssassistenten är endast riktgivande och normativ.

Av VTS-tjänsteleverantörens meddelande till fartyget ska framgå fartygets namn, tidpunkten då navigationssassistenten börjar och slutar samt vilket observationsinstrument navigationssassistenten grundar sig på. Dessutom ska VTS-operatören och fartygets befälhavare komma överens om på vilket sätt kommunikationen upprätthålls samt om VTS-ruttplanen på VTS-området.

Navigationssassistent kan ges i form av

- 1) uppgifter om fartygets kurs och fart,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till girpunkten enligt farledslinjen eller VTS-ruttplanen,
- 3) uppgifter om positionen för andra fartyg i fartygets närhet, om deras identifikationsuppgifter och avsikter, samt
- 4) varningar till ett visst fartyg.

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice på ett visst område. Innan fartygstrafikservice inrättas ska den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte ska utredas

1) fartygstrafikservice sådana verkningar som främjar fartygstrafikservicens säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området, samt

2) ruttsystem, fartbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området.

I beslutet om inrättande ska fastställas

- 1) den VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservice,
- 2) samarbetsavtalet, om fartygstrafikservice upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare, enligt vad som bestäms i 16 §,
- 3) den fartygstrafikservice som ska tillhandahållas och i vilken utsträckning den ska tillhandahållas,
- 4) VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter,
- 5) VTS-tjänsteleverantörens minimiantal anställda och personalens behörighet,
- 6) VTS-tjänsteleverantörens verksamhetsmetoder och verksamhetstider,
- 7) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system,

8) vilka närmare föreskrifter om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter och vilka radiokanaler som används, samt

9) permanenta trafikarrangemang enligt 7 §.

Den behöriga myndigheten kan fastställa olika fartygstrafiktjänster för sektorerna och delområdena inom ett VTS-område.

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av VTS-tjänsteleverantören ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

10 §

Information om beslut om inrättande samt om ändring eller återkallande av beslutet

Den behöriga myndigheten ska i nationella och internationella VTS-publikationer informera om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslutet.

Den behöriga myndigheten kan i det beslut om inrättande som avses i 8 § ålägga VTS-tjänsteleverantören den informationsskyldighet som anges i 1 mom.

11 §

Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning

VTS-operatörer ska ha sådan behörighet att de kan sköta fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Trafiksäkerhetsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. VTS-tjänsteleverantören gör i behörighetsintyget en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning.

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett kvalitetssystem för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

Bestämmelser om kvalitetssystemet för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer utfärdas genom förordning av statsrådet.

14 §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan.

För att behörighetsintyg ska kunna förnyas förutsätts att sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin yrkesskicklighet och genomgått kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat.

VTS-tjänsteleverantören ska varje år göra en utvärdering av behörigheten och kunnandet och anteckna detta i behörighetsintyget. Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från

sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, ska personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

I fråga om utvärdering av behörigheten och kunnandet i anknytning till förnyandet av behörighetsintyget, arbetsplatsutbildning samt kompletterande yrkesutbildning föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

VTS-tjänsteleverantören ska upprätthålla fartygstrafikservice inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § och dessutom övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. VTS-tjänsteleverantören ska försäkra sig om att servicenivån på dess VTS-område är tillräcklig i förhållande till trafiken.

VTS-tjänsteleverantören kan med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare. VTS-tjänsteleverantören ansvarar även i detta fall för upprätthållandet av fartygstrafikservice.

På VTS-operatörer tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som ålagts dem i lag.

VTS-tjänsteleverantören ska registrera lägesbilden av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken. Dessa upptagningar ska förvaras i 30 dygn. I fråga om upptagningarnas offentlighet gäller lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

VTS-tjänsteleverantören ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Trafikverket svarar för ordnandet av sjötrafikledning på de farleder som det förvaltar med hänsyn tagen till den behöriga myndighetens beslut om inrättande enligt 8 §.

16 a §

Marin lägesbild

VTS-tjänsteleverantören ska producera en uppdaterad marin lägesbild på beställning av Trafikverket. Försvars- och säkerhetsmyndigheterna får lägesbilden till sitt förfogande utan ersättning.

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer

Trafikverket kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt beordra

- 1) att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas eller öppnas,
- 2) att fartyg ska dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, samt
- 3) fartbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled.

Trafikverket ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om sitt beslut för att denne kan vidta behövliga åtgärder för verkställande av beslutet. De fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit samt den hamninnehavare som saken gäller ska omedelbart informeras om åtgärderna.

VTS-tjänsteleverantören får till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken på eget initiativ fatta det beslut som avses i 1 mom. för högst ett dygn på basis av de anvisningar i drifhandboken som Trafikverket har godkänt på förhand. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet om sitt beslut. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

17 a §

Förbuds rätt

Trafikverket har för verkställande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, av beslut som antagits med stöd av artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen, av förordningar som antagits med stöd av artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, av förordningar som utfärdats med stöd av lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967) eller av frysningsbeslut som meddelats med stöd av lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism (325/2013) eller för verkställande av restriktioner som en myndighet meddelat i fråga om ett fartygs passage rätt att förbjuda ett fartyg

- 1) att anlöpa eller lämna VTS-området,
- 2) att anlöpa hamn eller kasta ankar,
- 3) att avgå från hamn eller ankarplats,
- 4) att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats.

Trafikverket ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om ett förbud eller en restriktion som avses i 1 mom. VTS-tjänsteleverantören ska delge fartyget Trafikverkets föreskrifter. VTS-tjänsteleverantören ska så fort som möjligt efter att ha fått Trafikverkets under rättelse, dock senast då fartyget meddelar om sin avsikt att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar eller sin avsikt att lämna hamn eller ankarplats, underrätta fartyget om de åtgärder som det är föremål för.

För att effektivisera förbudet enligt 1 mom. har Trafikverket rätt att utfärda order för företag som producerar lotsnings- eller isbrytjänster.

Trafikverket har rätt att bestämma att fartyget ska flyttas, om fartyget inte iakttar förbudet enligt 1 mom. 4 punkten eller om det finns någon annan orsak som beror på fartyget och som utgör fara för sjötrafiken, miljön eller säkerheten eller på begäran av en behörig myndighet. Fartygets ägare eller redaren svarar för kostnaderna för flyttningen.

De handräckningsmyndigheter som nämns i 24 § och utrikesministeriet ska vid behov omedelbart underrättas om åtgärderna enligt 1 mom.

18 §

VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

VTS-tjänsteleverantören ska till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten.

VTS-tjänsteleverantören ska tillställa de behöriga VTS-myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt väsentliga uppgifter om sådana

fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

Bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen.

Närmare bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringskyldigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

18 a §

Anmälan om störningar i anslutning till informationssäkerheten

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål lämna Trafiksäkerhetsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot de kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder.

Om det ligger i allmänt intresse att det görs en anmälan om en störning, kan Trafiksäkerhetsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller efter att ha hört den anmälningspliktiga själv informera om saken.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 1 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 1 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

Trafiksäkerhetsverket har, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av information, rätt att lämna ut dokument som det fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt denna paragraf samt att röja sekretessbelagd information för Kommunikationsverket, om det är nödvändigt för skötseln av informationssäkerhetsrelaterade uppgifter.

19 §

VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok

VTS-tjänsteleverantören ska föra en drifthandbok i vilken anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-centralens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservicen även i undantagsförhållanden och vid störningar av normala förhållanden.

I drifthandboken ska det, i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen, anges förfaringssätt, meddelandep Praxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och det i lotsningslagen avsedda lotsningsbolaget. VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok ska vara godkänd av Trafikverket.

19 a §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden

En VTS-tjänsteleverantör som avses i 2 § i denna lag ska förbereda sig på undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1555/2011) genom att delta i beredskapsplaneringen och genom att i förväg bereda verksamheten med tanke på undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets, kommunikationsministeriets och Trafiksäkerhetsverkets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av sådan beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att denna paragraf och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas.

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-tjänsteleverantören ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas. VTS-tjänsteleverantören ska vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att fartyg som anlöper VTS-området iakttar ovan nämnda system.

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål underrätta Trafikverket, som övervakar att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas, om upptäckta avvikelser från iakttagandet av ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem.

20 a §

System för hantering av information inom sjöfarten

Trafikverket ska inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska Trafikverket iakttas bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Trafikverket kan ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska VTS-tjänsteleverantören iakttas bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Systemet för hantering av information ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet). Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt.

Trafikverket ska med hjälp av systemet för hantering av information på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg samt last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar.

När det gäller systemet för hantering av information meddelar Trafikverket närmare föreskrifter om anmälningsförfarande, struktur, datainnehåll och åtkomsträttigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater och med centralsystemet SafeSeaNet.

20 b §

Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans

Gränsbevakningsväsendet ska i samarbete med VTS-tjänsteleverantören, Trafikverket, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet.

Närmare bestämmelser om den plan som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 c §

Mottagande av fartyg i behov av assistans

Gränsbevakningsväsendet beslutar om assistans av ett fartyg till en skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i nämnda paragraf. När Gränsbevakningsväsendet fattar beslut ska det höra VTS-tjänsteleverantören.

Gränsbevakningsväsendet ska informera VTS-tjänsteleverantören om ett beslut som det fattat enligt 1 mom.

Gränsbevakningsväsendet meddelar Finlands miljöcentral, Trafikverket och VTS-tjänsteleverantören om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och räddningslagen (379/2011) som det har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

21 §

Deltagande i fartygstrafikservice

Fartyg vars största längd är minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservice genom att anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt som anges i det beslut om inrättande som avses i 8 §, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt genom att iaktta de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området och de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande.

Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg kan anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt som särskilt överenskomms med denna.

VTS-tjänsteleverantören kan i enskilda fall till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg i högst ett dygn ska delta i fartygstrafikservice. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket om ett beslut som den fattat. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

Trafikverket kan i enskilda fall, om anmälan är uppenbart onödig eller oskäligt svår att göra, befria fartyget från anmälningsskyldigheten förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras och att fartyget använder ett fungerande automatiskt identifieringssystem för fartyg (AIS).

22 §

Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningsskyldighet

Befälhavaren ansvarar för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstrafikservicen.

Kan befälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte delta i fartygstrafikservicen på det sätt som anges i 21 § eller kan befälhavaren inte iaktta de föreskrifter som utfärdats med stöd av 17 § i syfte att tillfälligt leda fartygstrafiken, ska befälhavaren omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om detta samt lämna Trafikverket en separat skriftlig utredning i ärendet.

Fartygets befälhavare ska underrätta redaren om alla sådana väsentliga åtgärder enligt 17 § som gäller fartyget.

VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket om en anmälan enligt 2 mom. som den fått.

22 a §

Fartygens ankomstmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjötrafik som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till tullmyndigheten med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med den finska hamnen som destination. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts. Dessutom ska fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då det nått destinationen.

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i punkt A i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter. Dessutom kan tullmyndigheten kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–6 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter samt uppgifter i sjöfartshälsodeklarationen, om de är behövliga för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullmyndigheten ska kontrollera att uppgifterna om fartygets ankomst uppfyller gällande krav.

22 d §

Lämnande av uppgifter för statistik

Trafikverket sammanställer statistik över fartygstrafiken i de finska hamnarna samt över mängden passagerare och gods som fartygen transporterar.

Trafikverket ska för sina planerings- och tillsynsuppgifter samt för sammanställandet av sjöfartsstatistik samla information om fartygstrafiken i de finska hamnarna och om mängden passagerare och gods som fartygen transporterar. Trafikverket kan ge en VTS-tjänsteleverantör i uppdrag att samla in de uppgifter som anges i momentet.

När informationen om sjötrafiken samlas in, statistiken sammanställs och resultaten av informationsinsamlingen sänds ut ska statistikdirektivet om transporter till sjöss iakttas. Trafikverket ska sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

Fartygsägarna eller deras representanter och hamnarna ska lämna Trafikverket uppgifter om mängden passagerare och gods för varje fartyg och enligt varugrupp samt om antalet tomma och fulla transportenheter.

Ägarna till fartyg i sjötrafik eller deras representanter ska lämna uppgifterna till Trafikverket eller VTS-tjänsteleverantören, om Trafikverket gett VTS-tjänsteleverantören i uppdrag att samla in informationen, elektroniskt med hjälp av det elektroniska system som avses i 20 a §.

22 f §

Befrielser

När det gäller resor på högst 12 timmar i regelbunden trafik mellan hamnar i Finland eller mellan finska och utländska hamnar kan Trafikverket på ansökan befria fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren från skyldigheten enligt 22 a § 1 mom. att lämna ett ankomstmeddelande, skyldigheten enligt 22 b § 1 mom. att lämna ett avgångsmeddelande och anmälnings-skyldigheterna enligt 22 c §. För att befrielse ska kunna beviljas krävs det att befrielsen inte äventyrar sjösäkerheten, att befrielsen kan godtas av alla berörda kuststater och att de övriga villkor för befrielse som anges i övervakningsdirektivet uppfylls.

Trafikverket ska regelbundet kontrollera att villkoren för befrielse uppfylls och återkalla befrielsen, om den som har fått befrielse inte uppfyller villkoren.

Trafikverket ska föra en uppdaterad förteckning över de bolag och fartyg som har beviljats befrielse. Förteckningen och ändringar i den ska sändas till Europeiska kommissionen.

23 §

Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss

Befälhavaren ska på finskt vattenområde underrätta VTS-tjänsteleverantören om

1) varje kritiskt läge eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, såsom kollision, grundstötning, skada, driftsstörning eller maskinfel, läckage eller förskjutning av lasten samt alla typer av skrovskador eller svagheter i strukturen,

2) varje kritiskt läge eller olycka som äventyrar sjösäkerheten, såsom störningar som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet samt varje fel som påverkar framdrivningsmaskinerier, styrrättningen, generatorer eller navigations- eller kommunikationsutrustning,

3) varje situation som kan leda till förorening av farvatten eller stränder, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande ämnen i vattnet, samt

4) alla till sjöss kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

Utanför finskt vattenområde ska befälhavaren på ett finskt fartyg lämna en anmälan enligt 1 mom. till den behöriga myndigheten i den närmaste kuststaten.

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål underrätta Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet om en anmälan enligt 1 mom. som den fått.

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

24 §

Skyldighet att bistå VTS-tjänsteleverantören

Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet samt befälhavarna på statliga fartyg ska utan vederlag bistå VTS-tjänsteleverantören när den utför de uppgifter som den ålagts i denna lag genom att ge den sådan information eller stöd av annat slag som den behöver, om det är behövligt med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär, och det inte föreligger något hinder som har att göra med myndighetens uppgifter.

25 §

Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservicen

VTS-tjänsteleverantören ska ha utbildningsprogram för de olika uppgifterna inom fartygstrafikservicen. Programmet för grundläggande utbildning i fartygstrafikservice ska omfatta åtminstone fartygstrafikservicens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett kvalitetssystem för den utbildning som krävs för behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

26 §

VTS-behörighetsregister

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett personregister (VTS-behörighetsregister) som utnyttjas i övervakningen av behörigheten hos VTS-operatörer och VTS-chefer samt i den uppföljning av serviceuppgifterna som hänför sig till övervakningen.

I VTS-behörighetsregistret får som basuppgifter införas följande uppgifter om innehavare av behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer:

- 1) namn och födelsedatum, samt
- 2) som övriga uppgifter adressuppgifter och andra kontaktuppgifter.

I VTS-behörighetsregistret får förutom basuppgifterna även införas för registrets användningsändamål nödvändiga uppgifter om

- 1) beviljade behörighetsintyg,
- 2) fartygstrafikservice som innehavaren av ett behörighetsintyg är berättigad att tillhandahålla,
- 3) genomgången arbetsplatsutbildning,
- 4) anteckningar om godkännande,
- 5) tjänstgöring vid VTS-centraler,
- 6) genomgången kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer, samt
- 7) återkallande av behörighetsintyg.

Personuppgifterna avförs ur registret tio år efter utgången av det år då personens behörighetsintyg upphörde att gälla.

Till den som antecknats i VTS-behörighetsregistret får sådana uppgifter ur registret utlämnas som gäller personen i fråga. I övrigt får uppgifter utlämnas endast till den behöriga myndigheten, VTS-tjänsteleverantören och den som med stöd av ett samarbetsavtal som avses i 8 § 2 mom. 2 punkten och 16 § 2 mom. upprätthåller fartygstrafikservice i samarbete med VTS-tjänsteleverantören.

28 §

Tillsyn

Den högsta tillsynen över verkställigheten och efterlevnaden av denna lag hör till kommunikationsministeriet.

Trafiksäkerhetsverket övervakar iakttagandet av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Iakttar inte ett fartyg denna lag eller de beslut och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, bestämmelserna i internationella avtal eller beslut av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), ska Trafiksäkerhetsverket anmäla detta till fartygets flaggstat, om brottet mot bestämmelserna är klart och allvarligt.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma hur den riskhantering som avses i 16 § 5 mom. påverkar säkerheten inom sjöfarten. Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en aktör att vidta korrigerande åtgärder för att eliminera en betydande risk som inverkar på säkerheten inom sjöfarten. Skyldigheten kan förenas med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller mot en order som getts med stöd av 17 § 1 eller 3 mom. eller mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a § eller mot bestämmelserna i 21 § 1 mom. eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a–22 e eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter.

29 a §

Felavgift

Om fartygsoperatören, skeppsklareraren eller befälhavaren för ett fartyg för sjötransport som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som avgår från en finsk hamn eller ankarplats uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten enligt 22 a eller 22 b § kan Tullen påföra en felavgift på minst 50 och högst 3 500 euro. När storleken på felavgiften bestäms ska det hur klandervärt förfarandet varit och om det har upprepats, beaktas.

Felavgift kan inte påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning, åtalsprövning eller i ett brottmål som behandlas vid en domstol eller den som åtalats för samma gärning och åtalet har avgjorts i domstol genom ett beslut som vunnit laga kraft.

I de beslut om felavgift enligt 1 mom. som Tullen fattat får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

33 §

Övergångsbestämmelser

De beslut om inrättande av fartygstrafikservice som kommunikationsministeriet fattat med stöd av 8 § och som var i kraft vid ikraftträdandet av denna lag fortsätter att vara i kraft.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 20 §, sådan den lyder i lag 877/2014, samt
fogas till lagen en ny 9 a §, som följer:

2 kap

Myndigheterna och deras uppgifter

9 a §

Skyldighet för leverantören av fartygstrafikservice att bistå tillsynsmyndigheten

Den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) är skyldig att lämna uppgifter och annat bistånd till tillsynsmyndigheten vid skötseln av inspektionsuppgifter.

20 §

Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet

Anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten ska om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att en skriftlig anmälan på grund av att saken är brådskande eller av andra orsaker inte är möjlig.

Identiteten hos en anmälare som avses i 1 mom. får inte röjas för fartygets befälhavare eller ägare eller för redaren. Om en inspektion förrättas på basis av en anmälan, får inspektören inte yppa att inspektionen sker på basis av en anmälan. Inspektören ska se till att alla samtal med besättningen är konfidentiella.

Tillsynsmyndigheten ska informera flaggstatens förvaltning och vid behov den finländska arbetarskyddsmyndigheten om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade och om de åtgärder som vidtagits till följd av anmälningen. Arbetarskyddsmyndigheten meddelar vid behov sådana anmälningar till Internationella arbetsorganisationen. Om tillsynsmyndigheten anser att anmälan är uppenbart ogrundad ska den informera anmälaren om sitt beslut och skälen för detta.

Tillsynsmyndigheten ska utan dröjsmål informera flaggstatens förvaltning om en sådan anmälan om brott mot bestämmelser eller föreskrifter om besättningens boende- och arbetsförhållanden, som enligt internationella bestämmelser som binder Finland inte har kunnat behandlas på fartyget, och be om en plan för ersättande åtgärder. Tillsynsmyndigheten lämnar inspektionsrapporten om anmälan samt flaggstatens svar till Internationella arbetsorganisationen och till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten.

En i 9 § nämnd myndighet och en i 9 a § avsedd leverantör av fartygstrafikservice eller en hamnoperatör ska till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelse av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter, då överträdelsen kan äventyra ett

fartygs säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Uppgiften ska om möjligt lämnas elektroniskt. Uppgiften kan lämnas muntligen, om den på grund av sakens brådskande karaktär eller av någon annan orsak inte kan lämnas skriftligen. Anmälan ska innehålla följande uppgifter:

- 1) fartygets namn,
- 2) IMO nummer,
- 3) anropssignal,
- 4) flaggstat,
- 5) föregående anlöpshamn,
- 6) destinationshamn,
- 7) en beskrivning av förseelser som konstaterats på fartyget.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

5.

Lag

om ändring av 32 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 32 § som följer:

32 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utöver tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Polisen, Tullen, arbetarskyddsförvaltningen och Trafikverket ska ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörande av de uppgifter som anges i denna lag. Bestämmelser om handräckning av Gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen.

Den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) är skyldig att lämna uppgifter och annat bistånd till Trafiksäkerhetsverket vid skötseln av tillsynsuppgifter enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

6.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till I avd. 2 § i lagen om transportservice (320/2017) en ny 10 punkt samt till lagen en ny II A avd. som följer:

AVDELNING I

Allmänt

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

10) *trafikstyrnings- och trafikledningstjänster* styrning, ledning och kontroll av väg-, järnvägs- och fartygstrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på föränderliga trafiksituationer.

AVDELNING IIA

Trafikstyrning och trafikledning

1 kap.

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

1 §

Ordnande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan tillhandahållas på statens landsvägsnät och gator som förvaltas av kommuner samt på enskilda vägar. I egenskap av väghållare ansvarar Trafikverket för ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna på det landsvägsnät som verket förvaltar på det sätt som trafiken på landsvägsnätet kräver och sörjer för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas kvalitet och ser till att trafikstyrnings- och trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Väghållaren kan ordna de trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som avses i 2 § själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata tjänsteproducenter.

Andra väg- och gatunätsförvaltare får avtala med en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster om ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna. Väg- och ban-

nätsförvaltarna ska avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen när deras trafikleder står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem. Trafikverket kan i samarbete med aktörer som representerar kommuner och enskilda vägar samordna de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som tillhandahålls på landsvägar, gator och enskilda vägar.

2 §

Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen (lägesbilden för vägtrafiken) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Informationen kan ges också via ett öppet gränssnitt på det sätt som avses i 2 kap. 3 §.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster sköter dessutom i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter sådan reglering av trafiken som är nödvändig för att farosituationer och olyckor ska kunna förebyggas och smidigheten i trafiken säkerställas. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan för högst ett dygn

- 1) stänga en tunnel och informera om ersättande rutt,
- 2) anvisa ersättande rutt när en väg eller tunnel är stängd, eller när vägen annars tillfälligt inte är i trafikerbart skick,
- 3) anvisa mötesplats,
- 4) anvisa passeringsplats och meddela förbud att passera,
- 5) anvisa anhaltsplats och meddela förbud mot att stanna,
- 6) tilldela utrymme för trafiken med avseende på tid eller avstånd,
- 7) anvisa rutt för trafikmedel som transporterar farligt gods och för specialtransporter,
- 8) vidta andra åtgärder som är nödvändiga för att trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken ska kunna säkerställas.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar närmare föreskrifter om trafikarrangemang enligt 2 mom. I föreskrifterna ska beaktas olika myndigheters behörighet och det samarbete som leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska bedriva med dem vid genomförandet av åtgärderna. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska lagra uppgifterna om sådana åtgärder enligt 2 § som den vidtagit. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ta upp till granskning en åtgärd enligt 2 mom. som vidtagits av en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Trafiksäkerhetsverket kan besluta om förlängning av åtgärdens giltighet, om behovet av åtgärden överskrider ett dygn.

3 §

Krav på leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

En leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska vara tillförlitlig, ha rätt att utöva näring i Finland och den ska ha den tekniska, finansiella, yrkesmässiga och verksamhetsmässiga beredskap som uppgiften kräver.

Som tillförlitlig kan inte betraktas en sådan tjänsteleverantör som är försatt i näringsförbud eller som under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff eller under de tre senaste åren dömts 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 2 §.

En leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska föra en drifthandbok. I drifthandboken fastställs de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av tjänsteleverantörens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av servicen i undantagsförhållanden.

En leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska säkerställa att dess personal har sådan kompetens som krävs för uppgiften och att personalen kan leda vägtrafiken på ett säkert och effektivt sätt.

På en vägtrafikledare som är anställd hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när denne utför uppgifter som avses i 2 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

4 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska förbereda sig på undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden.

Leverantören av vägtrafiktjänster ska på det sätt som dess verksamhet förutsätter delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

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

5 §

Informationssäkerhet

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder och som är viktiga med tanke på trafiksäkerheten.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska utan dröjsmål lämna Trafiksäkerhetsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot dess system och som kan utgöra en betydande risk för trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

Om det ligger i allmänt intresse att en avvikelse anmäls, kan Trafiksäkerhetsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningspliktiga, själv informera om saken.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 1 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen, och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska registrera och förvara lägesbilden för vägtrafiken så att upptagningarna är skyddade mot obehörig insyn. Dessa upptagningar ska förvaras i 14 dygn.

6 §

Avvikelseanmälningar

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska rapportera sådana väsentliga omständigheter som den upptäcker eller som har anmälts till den och som gäller olycksituationer och farliga situationer, trafikledshållning, trafiksäkerhet, miljöskydd, räddningsverksamhet eller territorialövervakning eller tullövervakning till

1) trafik-, räddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndigheterna, Gränsbevakningsväsendet och Nödcentralverket,

2) innehavare av trafikledsnätet,

3) landskap,

4) hamninnehavare eller andra terminaler,

5) sådan i 3 kap. i vägtrafiklagen (267/1981) avsedd person som reglerar trafiken och sådan trafikövervakare som avses i 7 kap. i den lagen,

6) andra aktörer vars agerande kan förhindra uppkomsten av en fara eller skada eller minimera den.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom underrätta de aktörer som avses i 1 mom. om åtgärder som den vidtar med stöd av 2 § 2 mom., om åtgärderna kan påverka skötseln av uppgifter för en aktör som avses i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i anmälningsplikten enligt 1 mom. och sättet att göra anmälan.

7 §

Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken

Nödcentralverket ska, utan obefogat dröjsmål, underrätta leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster om sådana störningar i trafiken som i väsentlig grad äventyrar trafiksäkerheten eller smidigheten i trafiken. Anmälan sker automatiskt via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

8 §

Skyldighet att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Polisen, räddningsväsendet, nödcentralen och Meteorologiska institutet bistår utan vederlag leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster när denne utför de uppgifter som ålagts den i denna lag genom att ge den sådan information och stöd av annat slag som den behöver, om det är behövligt med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär, och det inte föreligger något biståndshinder som har att göra med myndighetens uppgifter.

2 kap.

Informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

1 §

Rätt att få information av myndigheter

Utöver vad som någon annanstans i lag föreskrivs får myndigheterna trots sekretessbestämmelserna till leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster lämna ut sådan information som är nödvändig för att denne ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag. En myndighet kan som villkor för utlämnande av sekretessbelagd information uppställa att det görs en bedömning av informationssäkerheten. Sekretessbelagd information får inte överlätas vidare, om inte den myndighet som överlåtit informationen ger särskilt tillstånd till detta.

Informationen lämnas ut avgiftsfritt via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster får använda den information som den erhållit för utförande av uppgifter enligt olika lagar också vid skötseln av andra lagstadgade uppgifter, om samma tjänsteleverantör tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för olika trafikformer.

2 §

Annan rätt till information

Utöver vad som någon annanstans i lag föreskrivs har leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster rätt att trots sekretessbestämmelserna eller affärs- eller yrkeshemligheter av andra myndigheter få sådan information som är nödvändig för att denne ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag. Rätten till information omfattar informationen om trafikstyrningsanordningar och deras funktion, farliga situationer och olyckor i trafiken, störningar i trafiken och i kommunikationsnäten, trafikmedlens position, väderlek och förhållanden samt annan information som gäller trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har rätt att få information av

- 1) offentliga och privata aktörer som utför underhålls- och servicearbeten samt byggnadsarbeten på trafikledningsnätet,
- 2) upprätthållare av kommunikationsnät när det gäller störningar i kommunikationsnätet,
- 3) leverantörer av lotsningstjänster och hamninnehavare,
- 4) andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster,
- 5) tåg-, fartygs- och luftfarkostägare, trafikidkare eller deras representanter,
- 6) andra aktörer, vars verksamhet påverkar trafiksäkerheten eller smidigheten i trafiken, på särskild begäran.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte lämna ut information som betraktas som sekretessbelagda uppgifter eller affärs- eller yrkeshemligheter, om detta inte är nödvändigt för att trygga den allmänna säkerheten eller trafiksäkerheten eller förebygga allvarliga miljöskador. Informationen ska då vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras. Vad som sagts ovan hindrar dock inte att information lämnas ut till myndigheter på det sätt som avses nedan i 4 §.

Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form. Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster får använda den information som den erhållit för utförande av uppgifter enligt olika lagar också vid skötseln av andra lagstadgade uppgifter, om samma tjänsteleverantör tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för olika trafikformer.

3 §

Utlämnande av uppgifter via ett öppet gränssnitt

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande information i realtid i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt för utförande av en uppgift som avses i 1 kap. 2 § 2 mom.:

- 1) väderrapporter och -prognoser för trafiken,
- 2) information om trafikförhållanden,
- 3) resultat av trafikmängdsmätningar,
- 4) uppgifter om smidigheten i trafiken och restider,
- 5) uppgifter om störningar och undantagsförhållanden,
- 6) uppgifter om variabla hastighetsgränser samt om andra varierande trafikregler,
- 7) uppgifter om trafikmedlens position, om uppgifterna är tillgängliga,
- 8) annan i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) avsedd offentlig information som producerats med allmänna medel, om inte den myndighet som överlätit informationen förbjuder tillhandahållandet av den som öppen data.

Bestämmelser om regler för flödesplanering finns i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering. Bestämmelser om luftfartens vädertjänstleverantörers skyldighet att leverera väderinformation finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande statistiska information i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt:

- 1) historik om smidigheten i trafiken och om restider,
- 2) historik om trafikuppgifter och mätresultat,
- 3) historik om förhållanden,
- 4) övriga statistiska uppgifter.

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Till den delen tillhandahållandet av informationen grundar sig på ett avtal med Trafikverket eller någon annan myndighet ska informationen lämnas avgiftsfritt. För bearbetad information får en avgift som bestäms på företagsekonomiska grunder tas ut. Den öppna informationen ska vara i sådan form att skyddet för personuppgifter och affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras.

4 §

Utlämnande av information till myndigheter och andra aktörer som sköter offentliga uppdrag

Oberoende av affärs- eller yrkeshemligheter är leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster skyldig att till myndigheter och till andra som sköter uppgifter enligt lag lämna ut sådan information som är nödvändig för att dessa ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter. Informationen lämnas ut avgiftsfritt via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

När det gäller flygtrafiken finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter i kommissionens i 3 § 2 mom. nämnda förordning om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering.

5 §

Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska säkerställa att den information som den fått med stöd av 1 eller 2 § utan obefogat dröjsmål via gränssnittet avgiftsfritt står till förfogande för andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som enligt lag tillhandahåller tjänster av motsvarande slag, om inte den myndighet som lämnat ut informationen förbjudit eller begränsat utlämnandet av den.

Leverantörerna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska vid utvecklandet av sina tjänster och system samt datainnehållet se till att dessa är interoperativa med andra motsvarande tjänster. Närmare bestämmelser om säkerställandet av interoperabiliteten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 §

Användning av informationen vid tillhandahållandet av mervärdestjänster

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får använda den information som denne fått med stöd av 1 och 2 § vid tillhandahållandet av andra tjänster än de lagstadgade tjänsterna, men vid tillhandahållandet av sådana tjänster får information inte utlämnas i strid med bestämmelserna i detta kapitel, och sekretessbelagd information får inte heller annars avslöjas i samband med tjänsten. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte heller utnyttja den sekretessbelagda information som denne fått med stöd av 2 § på ett sätt som skulle skada de företagsekonomiska intressena hos den aktör som lämnat ut informationen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2, 4 d och 18 §,
sådana de lyder i lag 1312/2016,
som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart,
- 2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den i 21 punkten avsedda arrenderade delen av Saima kanal,
- 3) *lotsningsbolaget* ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010),
- 4) *lotsplats* ett i sjökortet utprickat område i den del av den lotspliktiga farleden som mynnar i öppet hav eller på annat ställe i farleden där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum,
- 5) *allmän farled* en allmän farled enligt 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011),
- 6) *leverantör av fartygstrafikservice* den VTS-tjänsteleverantör som avses i 2 § 5 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005),
- 7) *isbrytare* fartyg som används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),
- 8) *statsfartyg* örlogs-, gränsbevaknings-, polis- och tullfartyg samt fartyg som i annan än handelsjöfart huvudsakligen används för statliga ändamål,
- 9) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,
- 10) *automatiskt identifieringssystem* (AIS) ett sådant automatiskt identifieringssystem för fartyg som avses i bestämmelserna om navigationssäkerhet i kapitel V i SOLAS-konventionen,
- 11) *STCW-konventionen* 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar,
- 12) *fartygssimulator* en fartygssimulator som en läroanstalt eller yrkeshögskola som utvärderats i enlighet med STCW-konventionen använder inom utbildningen för sjöfolk,
- 13) *MARPOL-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
- 14) *IGC-koden* Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk,
- 15) *IMDG-koden* IMO:s kod för transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg,
- 16) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

17) *kondenserad gas* ämnen som avses i 19 kap. i IGC-koden och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form,

18) *skadliga flytande ämnen* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL-konventionen hör till klasserna X, Y eller Z,

19) *farligt gods i fast form i bulk* farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen,

20) *INF-gods* gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden,

21) *den arrenderade delen av Saima kanal* det område som berörs av fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012),

22) *Saima kanal* kanalområdet mellan Brusnitjnoje sluss nedre hamn i den arrenderade delen av Saima kanal och Mälkiä sluss övre hamn på finskt territorium,

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots.

4 d §

Drifthandbok

Lotsningsbolaget ska utarbeta och föra en drifthandbok som beskriver

- 1) tillhandahållandet av lotsningstjänster,
- 2) de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar,
- 3) samarbetet och utbytet av information med leverantören av fartygstrafikservice när det gäller lotsning, och
- 4) åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden.

Drifthandboken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket för kännedom innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats.

18 §

Tillsyn

Kommunikationsministeriet sörjer för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten.

Trafiksäkerhetsverket övervakar efterlevnaden av andra bestämmelser i denna lag än bestämmelserna i 6 §.

Leverantören av fartygstrafikservice meddelar omedelbart Trafiksäkerhetsverket de avvikelser som den lägger märke till i fråga om iakttagandet av skyldigheten att anlita lots och användningen av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt tillhandahållandet av lotsningstjänster.

Trafiksäkerhetsverket ska med hjälp av en teknisk anslutning lämna leverantören av fartygstrafikservice uppdaterade uppgifter om styrbrev för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Trafiksäkerhetsverket kan meddela leverantören av fartygstrafikservice undantag också på annat sätt än med hjälp av en teknisk anslutning.

Det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster ska i elektronisk form lämna leverantören av fartygstrafikservice uppdaterade uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag. Bolaget ska meddela leverantören av fartygstrafikservice avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

8.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 1 kap. 2 §, 2 a kap. 1 och 3 § samt 11 kap. 1 och 2 §,
av dem 1 kap. 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 998/2014, 473/2016, 275/2017 och 628/2017 samt 2 a kap. 1 och 3 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 275/2017, som följer:

1 kap

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *MARPOL 73/78-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
- 2) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdet marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,
- 3) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,
- 4) *AFS-konventionen* internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, ingånget i London den 5 oktober 2001, jämte ändringar,
- 4 a) *barlastvattenkonventionen* den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar,
- 5) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,
- 5 a) *fartygsåtervinningsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG,
- 6) *territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav* de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),
- 7) *insjöområdet* sjöar, älvar, åar och kanaler,
- 8) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet,
- 9) *ekonomisk zon* det havsområde som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004),
- 10) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8'P genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna angivna inre territorialvattnen,
- 11) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL 73/78,

12) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten, med undantag av den trafik som avses i 13 punkten,

13) *inrikes fart* trafik mellan finländska hamnar; med inrikes fart jämställs trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och trafik mellan Vihrevoj och Viborg,

14) *fartyg* varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,

15) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk,

16) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

17) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med passagerare avser alla personer med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och barn som inte fyllt ett år,

18) *fritidsbåt* ett fartyg avsett för sport eller rekreation, oavsett fartygets typ eller drivkraft,

19) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,

20) *insjöfartyg* ett fartyg som särskilt är avsett att användas på en inre vattenväg i enlighet med rådets direktiv 82/714/EEG om tekniska föreskrifter för fartyg i insjöfart, inbegripet alla fartyg som medför ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar i enlighet med nämnda direktiv,

21) *försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en sakenlig rulla eller dess motsvarighet,

22) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),

23) *fartygsavfall* allt avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift, inklusive oljigt avfall från maskinrummet, toalettavfall och fast avfall; fartygsavfall omfattar dock inte lastrester,

24) *skadligt ämne* olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall; om ett skadligt ämne blandas med ett ämne som inte är skadligt, anses även blandningen vara ett skadligt ämne,

25) *lastrester* sådana lastrester i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lossats,

26) *utsläpp* i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78 varje utsläpp av skadliga ämnen från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning; med utsläpp avses inte i denna lag dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbotten eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,

27) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamenheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,

28) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

- 29) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,
- 30) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck),
- 31) *skadligt flytande ämne* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL 73/78 hör till klasserna X, Y och Z,
- 32) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,
- 33) *preparat* blandningar av ett eller flera ämnen,
- 34) *toalettavfall*
- avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toaletterum,
 - avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar,
 - uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och
 - annat avloppsvatten som är blandat med sådant avfall,
- 35) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,
- 36) *fast avfall* alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor än bilaga V till MARPOL 73/78; till fast avfall hör inte färsk fisk och delar av sådan fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling, som inbegriper transport av fisk, även skaldjur, till fiskodlingsanstalten och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling,
- 37) *luftförorenande ämne* sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL 73/78 i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö,
- 38) *bränsle* brännolja som används i fartygets huvudmotorer eller hjälpmotorer,
- 39) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Finlands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga för export i ett fartygs lasttankar,
- 40) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,
- 41) *marin dieselolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMB- och DMC-typer i tabell I i standarden ISO 8217,
- 42) *marin gasolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMX- och DMA-typer i tabell I i ISO 8217,
- 43) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL 73/78,
- 44) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn,
- 45) *utsläppsminskningmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,
- 46) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga påväxt av oönskade organismer,

46 a) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning.

46 b) *hantering* av barlastvatten sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment.

46 c) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg.

47) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänsteleverantör som tillhandahåller fartygstrafikservice.

47 a) *erkänt klassificeringssällskap ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1689/2009)*.

48) *reguljär trafik* att ett fartyg upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och minst en gång varannan vecka anlöper en finsk hamn som ligger vid den rutt för vilken det ansöks om undantag avseende den obligatoriska avlämningen.

49) *hamn* en plats eller ett geografiskt område med sådan utrustning att där huvudsakligen kan tas emot fartyg, inklusive fiskefartyg och fritidsbåtar, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små.

50) *hamn innehavare* den som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen.

2 a kap

Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

1 §

Områden som anvisats för STS-operationer

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Trafiksäkerhetsverket efter förhandlingar med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och den i lagen om fartygsservice avsedda leverantören av fartygstrafikservice de områden som avses i 1 mom. och för en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som avses i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljön förbjuda en planerad enskild STS-operation.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på STS-operationer som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

3 §

Skyldighet att göra förhandsanmälan om STS-operationer

Fartygets fartygsoperatör, ägare, agent eller befälhavare ska anmäla

1) till Tullen om sin plan att utföra en STS-operation på finskt vattenområde via det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice.

2) till leverantören av fartygstrafikservice om sin plan att utföra en STS-operation inom Finlands ekonomiska zon på det sätt som avses i 1 punkten.

Den anmälan som avses i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade STS-operationen.

Anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78.

Om alla uppgifter enligt bilaga I till MARPOL 73/78 i ett undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad STS-operation, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten, minst 48 timmar före den planerade STS-operationen underrätta de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra operationen. De uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt.

Tullen och leverantören av fartygstrafikservice ska förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som nämns i 1 § 2 mom. När det gäller STS-operationer som utförs på finskt vattenområde iakttas dessutom för bestämmelserna i 22 a § i lagen om fartygstrafikservice och när det gäller STS-operationer som utförs i en ekonomisk zon iakttas bestämmelserna om leverantören av fartygstrafikservice i den lagen.

11 kap

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om olja har kommit ut i vattnet från ett fartyg eller om fara för oljeläckage hotar då ett fartyg stöter på grund eller kolliderar, får maskinfel eller något annat haveri inträffar, ska fartygets befälhavare omedelbart anmäla oljeskadan eller faran för en sådan till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice. Befälhavare för finska fartyg ska underrätta den närmaste kuststatens myndigheter om oljeskador och fara för oljeskada utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon. Befälhavaren ska dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg i Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska han eller hon anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice eller, utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är han eller hon skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

Fartygets befälhavare behöver ändå inte göra en anmälan enligt 2 mom., om det är uppenbart att de myndigheter som nämns i det momentet redan har fått information om det inträffade.

2 §

Anmälan av utsläpp av andra skadliga ämnen eller fara för sådana utsläpp och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om ett fartyg på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon orsakar utsläpp till vatten av ett annat skadligt ämne än olja, ska fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice om fartyget, dess tillstånd, position och last och om händelsens art och dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.

I fråga om ett fartyg vars längd är minst 15 meter är befälhavaren skyldig att underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller leverantören av fartygstrafikservice om de omständigheter som avses i 1 mom. även i situationer där utsläpp inte har ägt rum, men risk för utsläpp föreligger. Detta gäller när fartyget har lidit skada, fartygets last har förskjutits eller fartygets maskineri eller utrustning har skadats på ett sätt som försämrar förutsättningarna för en säker navigering.

Utänför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon ska befälhavaren på ett finskt fartyg göra anmälan som avses i 1 och 2 mom. till myndigheterna i närmaste kuststat.

Om fartygets befälhavare är förhindrad att göra en anmälan som avses i denna paragraf, ska fartygets ägare, befraktare, användare eller trafikidkare eller deras ombud ta på sig ansvaret för befälhavarens anmälningskyldighet.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

9.

Lag

om ändring av sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 4, 11 a, 14 och 24 §,
av dem 4 § sådan den lyder i lagarna 1660/2009 och 752/2014, 11 a och 24 § sådana de lyder
i lag 1660/2009 och 14 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 597/2005, 1250/2005,
1660/2009, 429/2014, 752/2014, 865/2014 och xx/2018 (RP 145/2017 rd), som följer:

4 §

Övriga myndigheter och aktörer som deltar i sjöräddning

Nödcentralsverket, Meteorologiska institutet, det lokala räddningsväsendet som avses i räddningslagen (379/2011), Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, polisen, försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, Tullen och miljömyndigheterna (övriga sjöräddningsmyndigheter) är utöver Gränsbevakningsväsendet skyldiga att utan ersättning delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om det är motiverat med tanke på de uppgifter som ingår i deras verksamhetsområden eller om det är behövligt med beaktande av hur allvarligt det kritiska läget är eller dess särskilda karaktär, och utförandet av uppgiften inte avsevärt äventyrar myndighetens utförande av någon annan viktig lagstadgad uppgift.

De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

- 1) Nödcentralsverket deltar, enligt vad som avtalas separat, i alarmeringen av efterspanings- och räddningsenheter och av personal som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten,
- 2) Trafiksäkerhetsverket ansvarar för fartygssäkerheten och utvecklandet av den och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande,
- 3) Meteorologiska institutet ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande och tillhandahåller för Gränsbevakningsväsendet de väder- och havstjänster som sjöräddningstjänsten behöver,
- 4) Trafikverket ansvarar för ordnandet av den fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005), tillställer Gränsbevakningsväsendet en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken och verkställer med hjälp av leverantören av fartygstrafikservice Gränsbevakningsväsendets beslut om fartygstrafiken samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande,
- 5) det lokala räddningsväsendet, polisen och Tullen deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande; det lokala räddningsväsendet deltar i den specialutbildade insatsstyrkan till sjöss om det regionala räddningsväsendet och Gränsbevakningsväsendet särskilt har avtalat om detta,
- 6) försvarsmakten övervakar, i samband med övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och farliga situationer samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa sin särskilda sakkunskap, personal och materiel till förfogande,
- 7) social- och hälsovårdsmyndigheterna svarar för organisering av akutvårdstjänsten och för tillhandahållandet av telemedicinsk rådgivning,

8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organisering av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om bekämpning av oljeskador, och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande.

En leverantör av flygtrafikledningstjänster enligt lufttrafiklagen (864/2014) och en leverantör av fartygstrafikservice ska till den del denna har ändamålsenlig sakkunskap, personal och materiel inom sitt verksamhetsområde utan ersättning delta i utvecklandet av samarbetet inom sjöräddningstjänsten, i upprätthållandet av beredskapen inom sjöräddningstjänsten samt i efterspanings- och räddningsverksamheten. Samarbetets omfattning kan fastställas närmare i ett avtal mellan Gränsbevakningsväsendet och leverantören av flygtrafikledningstjänster samt leverantören av fartygstrafikservice.

Andra än ovan avsedda statliga myndigheter, bolag och inrättningar ställer utan ersättning på begäran sin sakkunskap, personal och materiel till Gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande till den del det behövs för beredskapsplaneringen och i kritiska lägen.

11 a §

Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde

Sjöräddningsledaren får tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya kritiska lägen.

Ett beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområde på ett i lagen om fartygstrafikservice avsett VTS-område som sjöräddningsledaren fattat med stöd av 1 mom. verkställs i fråga om fartygstrafiken av leverantören av fartygstrafikservice.

Sjöräddningsledaren kan be leverantören av flygtrafikledningstjänster att inom ramen för *sin* behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter samt av leverantören av fartygstrafikservice och leverantören av flygtrafikledningstjänster

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av övriga sjöräddningsmyndigheter få uppgifter som behövs i planeringen av sjöräddningstjänsten och som gäller den nämnda myndighetens aktionsberedskap och placering samt beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter i fråga om personalen. Gränsbevakningsväsendet har rätt att få motsvarande uppgifter av leverantören av fartygstrafikservice och leverantören av lufttrafikledningstjänster samt att överlåta uppgifter till leverantören av fartygstrafikservice och leverantören av flygtrafikledningstjänster.

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 Ålands landskapsregerings fordonsregister,

2) uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur nödcentraldatasystemet, inbegripet polisens uppdragsregister, behövliga uppgifter med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet samt beredskaps- och positionsuppgifter om de myndighetsenheter som är verksamma till havs,

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,

4) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik av de kommunala hamnverken,

5) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,

6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och fritidsbåtsregistret vid registermyndigheten i landskapet Åland,

7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och Ålands landskapsregerings fartygsregister,

8) uppgifter om fartygstrafiken ur det fartygstrafikservicesystem som förvaltas av leverantören av fartygstrafikservice och uppgifter om luftfartygstrafiken av leverantören av lufttrafikledningstjänster samt uppgifter om övervakningen av havsområdet från försvarsmakten,

9) uppgifter om radioanläggningars läge av Kommunikationsverket och uppgifter om radioanläggningar och deras ägare och innehavare ur registret över radiotillstånd,

10) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem samt behövliga uppgifter med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet,

11) de uppgifter från Befolkningsregistercentralen som avses i 13–17 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009),

12) behövliga uppgifter ur polisens personregister med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet,

13) uppdaterad lägesbild för fartygstrafiken av Trafikverket.

Uppgifter i Gränsbevakningsväsendets funktionella informationssystem, som avses i 3 § i lagen om behandling av personuppgifter vid Gränsbevakningsväsendet (579/2005), kan i kritiska lägen vid behov användas för organisering av efterspanings- och räddningsåtgärder.

24 §

Myndigheter som svarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten

Utöver de uppgifter som anges i 3 § svarar Gränsbevakningsväsendet också för sjöräddningstjänstens radiokommunikation i kritiska lägen och för upprätthållandet av beredskapen för den. Trafikverket svarar för varningar och meddelanden som hänför sig till sjösäkerheten och för nödradiotrafiken på Saimenområdet. Trafikverket ordnar den operativa förvaltningen av systemet med varningar och meddelanden som hänför sig till sjösäkerheten och till nödradiotrafiken på Saimenområdet antingen själv eller upphandlar det hos en leverantör av fartygstrafikservice.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

10.

Lag

om ändring av räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i räddningslagen (379/2011) 89 a §, sådan den lyder i lag xx/2018 (RP 18/2018 rd),
som följer:

89 a §

Rätt för den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor att få uppgifter

Den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor har trots sekretessbestämmelserna rätt att avgiftsfritt av de myndigheter som deltar i eller ger handräckning för räddningsverksamheten få uppgifter som behövs för planeringen av räddningsverksamheten och som gäller dessa myndigheters aktionsberedskap och beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter för personalen samt sådana uppgifter om de register som avses i 91–94 § i räddningslagen som är nödvändiga för planeringen av räddningsverksamheten.

I farliga situationer har den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:

1) uppgifter om nödmeddelanden om skadan eller olyckan och uppgifter om farliga situationer ur nödcentralsdatasystemet,

2) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik ur hamnverkets datasystem,

3) uppgifter om fiskerifartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,

4) uppgifter om båtar samt deras ägare och innehavare ur det register för trafik och transport som Trafiksäkerhetsverket för och det fritidsbåtsregister som registermyndigheten i landskapet Åland för,

5) uppgifter om fartyg samt deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och det fartygsregister som Statens ämbetsverk på Åland för,

6) uppgifter om fartygstrafiken ur det fartygstrafikservicesystem som förvaltas av leverantören av fartygstrafikservice och uppgifter om övervakningen av havsområdet från försvarsmakten,

7) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem,

8) uppgifter om nödmeddelanden och farliga situationer ur Gränsbevakningsväsendets sjöräddningsregister, och

9) uppgifter om ägare och innehavare av fastigheter samt uppgifter om fastighetsindelningen ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem.

I farliga situationer har den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador på land trots sekretessbestämmelserna rätt att avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador enligt följande:

1) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem,

2) uppgifter om arten av företagets verksamhet och mängderna farliga kemikalier och explosiva varor ur det register som avses i 130 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor och som förs av Säkerhets- och kemikalieverket,

3) uppgifter om ägare och innehavare av fastigheter samt uppgifter om fastighetsindelningen ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem.

Uppgifterna får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

11.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till järnvägslagen (304/2011) en ny 19 a § som följer:

3 kap

Förvaltning av bannät

19 a §

Bannätsförvaltarens möjlighet att delegera sina uppgifter

Bannätsförvaltaren får delegera en del av sina uppgifter till en utomstående tjänsteleverantör under förutsättning att denne inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som utövar ett bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag.

Bannätsförvaltaren ska se till att delegeringen av uppgifter inte resulterar i uppkomsten av intressekonflikter och att konfidentialiteten av kommersiellt känsliga uppgifter garanteras.

Bannätsförvaltaren bär dock alltid ansvaret också för de uppgifter som den delegerat till en utomstående tjänsteleverantör.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

12.

Lag

om ändring av 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) 16 §
som följer:

16 §

Anmälningssplikt

En myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats ska utan dröjsmål underrätta Olycksutredningscentralen, om händelsen enligt myndighetens bedömning kan bli föremål för utredning enligt denna lag.

Anmälningsspliktiga är även

- 1) Trafiksäkerhetsverket,
- 2) Trafikverket,
- 3) regionförvaltningsverken,
- 4) andra säkerhetsövervakande myndigheter inom myndighetens eget verksamhetsområde,
- 5) den som har tagit emot en anmälan om en olycka eller ett tillbud,
- 6) en juridisk person som är inblandad i en olycka eller ett tillbud som har inträffat i sådan trafik som avses i 2 § 1 mom. 2–4 punkten eller som uppenbart lider skada av en sådan olycka,
- 7) en juridisk person som sörjer för tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i enlighet med I avd. 1 kap. 2 § 10 punkten i lagen om transportservice (320/2017).

En domstol som har tagit emot en sådan anmälan av en fartygsbefälhavare om sjöförklaring som avses i 18 kap. 7 § 2 mom. i sjölagen (674/1994) ska utan dröjsmål förmedla anmälan till Olycksutredningscentralen och ge centralen tillfälle att delta i sjöförklaringsammansammanträdet och att där ställa frågor.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 5 april 2018.

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

Lag

om ändring av territorialövervakningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i territorialövervakningslagen (755/2000) 24 a–24 c, 26, 30 a, 34 a och 37 §,
av dem 24 a–24 c, 30 a, 34 a och 37 § sådana de lyder i lag 195/2015, samt,
fogas till lagen en ny 30 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

24 a §

24 a §

Territorialövervakningsuppgifter som ska skötas av den utsedda leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering

Uppgifter som ska skötas av leverantören av fartygstrafikservice, den utsedda leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering

Den leverantör av flygtrafikledningstjänster som avses i luftfartslagen samt den cell för luftrumspanering som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet bistår territorialövervakningsmyndigheterna genom att sköta sådana territorialövervakningsuppgifter som avses i denna lag inom sina verksamhetsområden, dock inte uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt.

Den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och den leverantör av flygtrafikledningstjänster som avses i luftfartslagen samt den cell för luftrumspanering som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet bistår territorialövervakningsmyndigheterna genom att sköta sådana uppgifter som avses i denna lag inom sina verksamhetsområden, dock inte uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt.

24 b §

24 b §

Anmälan om territorieförseelser och territoriekränkningar

Anmälan om territorieförseelser och territoriekränkningar

Leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering ska anmäla territorieförseelser eller territoriekränkningar

Leverantören av fartygstrafikservice, leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering ska anmäla territorieförseelser eller territoriekränkningar som de

Gällande lydelse

som de har upptäckt och hot om territorieförseelse eller territoriekränkning till en militärmyndighet eller en gränsbevakningsmyndighet samt med till buds stående medel vidta åtgärder för att förhindra territorieförseelser och territoriekränkningar.

24 c §

Tryggande av ett statsluftfartygs territorialövervakningsuppdrag

Leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering ska på en territorialövervakningsmyndighets begäran trygga obehindrad användning av luftrummet för ett statsluftfartyg som utför ett territorialövervakningsuppdrag.

26 §

Temporärt avbrytande av sjötrafik

Försvarsministeriet kan av orsaker som är nödvändiga för att trygga rikets säkerhet temporärt för högst sju dygn i sänder förbjuda sjötrafik på en sådan begränsad del av Finlands territorialvatten där territorialövervakningsmyndigheternas användning av militära maktmedel eller sådana till sina verkningar betydande övningar som hänför sig därtill kan äventyra säkerheten för sjöfarare.

Innan ett beslut enligt 1 mom. fattas skall sjöfartsmyndigheterna höras.

Sjöfartsmyndigheterna svarar för informationen om det i 1 mom. avsedda beslutet och deltar i verkställigheten av beslutet.

Föreslagen lydelse

har upptäckt och hot om territorieförseelse eller territoriekränkning till en militärmyndighet eller en gränsbevakningsmyndighet samt med till buds stående medel vidta åtgärder för att förhindra territorieförseelser och territoriekränkningar.

24 c §

Tryggande av ett statsluftfartygs territorialövervakningsuppdrag och territorialövervakningsuppdrag på havsområden

Leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumspanering ska på en territorialövervakningsmyndighets begäran trygga obehindrad användning av luftrummet för ett statsluftfartyg som utför ett territorialövervakningsuppdrag.

Bestämmelser om samordning av civil och militär luftfart finns i 107 § i luftfartslagen.

Trafikverket ska med bistånd från leverantören av fartygstrafikservice på territorialövervakningsmyndighetens begäran trygga obehindrad användning av havsområdet för ett statsfartyg som utför ett territorialövervakningsuppdrag.

26 §

Temporärt avbrytande av sjötrafik

Försvarsministeriet kan av orsaker som är nödvändiga för att trygga rikets säkerhet temporärt för högst sju dygn i sänder förbjuda sjötrafik på en sådan begränsad del av Finlands territorialvatten där territorialövervakningsmyndigheternas användning av militära maktmedel eller sådana till sina verkningar betydande övningar som hänför sig därtill kan äventyra säkerheten för sjöfarare.

Innan ett beslut enligt 1 mom. fattas ska sjöfartsmyndigheterna höras. *Försvarsministeriet kan innan ett beslut enligt 1 mom. fattas höra den i lagen om fartygstrafikservice avsedda leverantören av fartygstrafikservice.*

Sjöfartsmyndigheterna svarar för informationen om det i 1 mom. avsedda beslutet och deltar i verkställigheten av beslutet.

Gällande lydelse

30 a §

Lägesbild för territorialövervakningen

Försvarsmakten ska sammanställa en lägesbild för territorialövervakningen för övervakning och tryggnad av Finlands territoriella integritet och det beslutsfattande som gäller detta samt för stödjande av andra myndigheter. Lägesbilden sammanställs av behövliga uppgifter som försvarsmakten får i samband med territorialövervakningen eller av andra territorialövervakningsmyndigheter, av myndigheterna i en främmande stat och av internationella organ. För lägesbilden har försvarsmakten dessutom rätt att av leverantören av flygtrafikledningstjänster och av flygplatsoperatörer få uppgifter om flygtrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen.

I lägesbildsuppgifterna får det ingå personuppgifter, om personuppgifterna sammanhänger med tillstånd som avses i denna lag eller om det är behövligt att behandla personuppgifterna vid övervakningen av att tillståndsvillkoren eller de i denna lag föreskrivna begränsningarna i att röra sig på vissa områden och i annan verksamhet iaktas och vid utredning av en misstänkt territorieförelse eller territoriekränkning.

Föreslagen lydelse

Leverantören av fartygstrafikservice genomför de begränsningar av sjötrafiken som försvarsministeriet eller sjöfartsmyndigheterna bestämt och övervakar att de iaktas.

30 a §

Lägesbild för territorialövervakningen

Försvarsmakten ska sammanställa en lägesbild för territorialövervakningen för övervakning och tryggnad av Finlands territoriella integritet och det beslutsfattande som gäller detta samt för stödjande av andra myndigheter. Lägesbilden sammanställs av behövliga uppgifter som försvarsmakten får i samband med territorialövervakningen eller av andra territorialövervakningsmyndigheter, av myndigheterna i en främmande stat och av internationella organ. För lägesbilden har försvarsmakten dessutom rätt att av leverantören av flygtrafikledningstjänster och av flygplatsoperatören få uppgifter om flygtrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen. *För lägesbilden har försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet dessutom rätt att av leverantören av fartygstrafikservice utan ersättning få uppgifter om sjötrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen.*

I lägesbildsuppgifterna får det ingå personuppgifter, om personuppgifterna sammanhänger med tillstånd som avses i denna lag eller om det är behövligt att behandla personuppgifterna vid övervakningen av att tillståndsvillkoren eller de i denna lag föreskrivna begränsningarna i att röra sig på vissa områden och i annan verksamhet iaktas och vid utredning av en misstänkt territorieförelse eller territoriekränkning.

Gällande lydelse

(ny)

34 a §

Tryggande av användningen av maktmedel i luftrummet

Utöver vad som i luftfartslagen föreskrivs om användning av luftrummet, ska leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumsplanering på en territorialövervakningsmyndighets begäran begränsa användningen av luftrummet för att trygga användningen av maktmedel enligt 31–33 § i denna lag och för avvärjande av fientlig verksamhet enligt 34 § samt i detta syfte bereda statsluftfartyg obehindrad användning av luftrummet.

37 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter för ett territorialövervakningsuppdrag

En territorialövervakningsmyndighet, leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumsplanering har trots sekretessbestämmelserna rätt att ge varandra i 30 a och

Föreslagen lydelse

30b §

Informationsproduktion, förebyggande av farliga situationer och tryggande av fartygstrafiken

Trafikverket och leverantören av fartygstrafikservice ska producera information om befintliga och ankommande fartyg på Finlands territorialvatten, förebygga farliga situationer samt trygga smidig fartygstrafik under normala förhållanden, vid störningar under normala förhållanden och i undantagsförhållanden.

34 a §

*Tryggande av användningen av maktmedel i luftrummet **och på havsområden***

Utöver vad som i luftfartslagen föreskrivs om användning av luftrummet, ska leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för luftrumsplanering på en territorialövervakningsmyndighets begäran begränsa användningen av luftrummet för att trygga användningen av maktmedel enligt 31–33 § i denna lag och för avvärjande av fientlig verksamhet enligt 34 § samt i detta syfte bereda statsluftfartyg obehindrad användning av luftrummet.

Trafikverket och leverantören av fartygstrafikservice ska genom ledning av fartygstrafiken begränsa användningen av havsområdet i enlighet med territorialövervakningsmyndighetens beslut för att trygga användningen av maktmedel enligt 31–33 § i denna lag och för avvärjande av fientlig verksamhet enligt 34 § samt i detta syfte bereda statsfartyg obehindrad användning av havsområdet.

37 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter för ett territorialövervakningsuppdrag

En territorialövervakningsmyndighet, leverantören av fartygstrafikservice, leverantören av flygtrafikledningstjänster och cellen för

Gällande lydelse

36 a § avsedda uppgifter, om uppgiftsmottagaren behöver dem i sitt territorialövervakningsuppdrag.

Uppgifterna får också lämnas ut genom en teknisk förbindelse.

Föreslagen lydelse

luftrumspanering har trots *sekretessbestämmelserna* rätt att ge varandra i 30 a och 36 a § avsedda uppgifter, om uppgiftsmottagaren behöver dem i sitt territorialövervakningsuppdrag.

Uppgifterna får också lämnas ut genom en teknisk förbindelse.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 2, 3, 6, 8–11, 14, 16, 17, 17 a, 18, 18 a, 19, 19 a, 20, 20 a–20 c, 21, 22, 22 a, 22 d, 22 f, 23–26, 28, 29 och 33 §,

av dem 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1307/2009, 1237/2011, 225/2012 och 791/2013, 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 791/2013 och 1313/2016, 8 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1237/2011, 11, 20, 20 b, 20 c, 23 och 25 § sådana de lyder i lag 1237/2011, 17–19 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1313/2016, 17 a § sådan den lyder i lag 511/2015, 20 a, 22 a och 22 d § sådana de lyder i lag 225/2012, 22 f och 29 § sådana de lyder i lag 791/2013, 25 § sådan den lyder i lag 1237/2011 samt 26 och 28 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1307/2009, och

fogas till lagen nya 16 a, 18 a och 19 a § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fartygstrafikservice* (*Vessel Traffic Service, VTS*) sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på förändringar i trafiksituationer,

2) *behörig myndighet* kommunikationsministeriet,

3) *beslut om inrättande* ett beslut genom vilket den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice på ett visst område;

4) *VTS-myndighet* Trafikverket,

5) *VTS-område* ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice; ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer,

6) *VTS-central* en central där VTS-myndigheten upprätthåller fartygstrafikservice,

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fartygstrafikservice* (*Vessel Traffic Service, VTS*) sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på förändringar i trafiksituationer,

2) *behörig myndighet* Trafiksäkerhetsverket,

3) *anordnare av fartygstrafikservice* Trafikverket,

4) *beslut om inrättande* ett beslut genom vilket den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice på ett visst område,

5) *VTS-tjänsteleverantör* leverantören av fartygstrafikservice,

6) *VTS-område* ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice; ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer,

7) *VTS-central* en central där en VTS-tjänsteleverantör upprätthåller fartygstrafikservice,

Gällande lydelse

7) *VTS-operatör* en person som i en VTS-central utför uppgifter hörande till fartygstrafikservicen och som har den behörighet som krävs för uppgiften,

8) *VTS-ruttplan* en rutt på VTS-området som VTS-operatören och fartygets befälhavare har kommit överens om,

9) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken,

10) *ruttsystem* system bestående av en eller flera rutter eller routingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (DW-rutter),

11) *olycka* en olycka i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss,

12) *fartyg i behov av assistans* fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten,

13) *skyddad plats* en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som VTS-myndigheten angett för att ta emot fartyg i en nödsituation,

14) *avlastare* den som avlämnar godset för transport till sjöss,

15) *fartygsoperatör* en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995),

16) *ombud* en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar,

17) *farligt gods* farliga ämnen enligt IMO:s IMDG-kod, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden,

18) *förorenande gods* oljor enligt definitionen i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till nämnda konvention och skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen,

19) *MARPOL 73/78 -konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella

Föreslagen lydelse

8) *VTS-operatör* en person som i en VTS-central utför uppgifter hörande till fartygstrafikservicen och som har den behörighet som krävs för uppgiften,

9) *VTS-ruttplan* en rutt på VTS-området som VTS-operatören och fartygets befälhavare har kommit överens om,

10) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken,

11) *ruttsystem* system bestående av en eller flera rutter eller routingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (DW-rutter),

12) *olycka* en olycka i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss,

13) *fartyg i behov av assistans* fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten,

14) *skyddad plats* en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som Trafikverket angett för att ta emot fartyg i en nödsituation,

15) *avlastare* den som avlämnar godset för transport till sjöss,

16) *fartygsoperatör* en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995),

17) *ombud* en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar,

18) *farligt gods* farliga ämnen enligt IMO:s IMDG-kod, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden,

19) *förorenande gods* oljor enligt definitionen i bilaga I till MARPOL 73/78 -konventionen, skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till nämnda konvention och skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen,

20) *MARPOL 73/78 -konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella

Gällande lydelse

konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

20) *direktivet om rapporteringsformaliteter* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar,

21) *övervakningsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, jämte ändringar,

22) *statistikdirektivet om transporter till sjöss* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss,

23) *kodexen om Schengengränserna* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna),

24) *anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet* fartygs anmälningar enligt lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004),

25) *anmälningar om fartygsavfall* fartygens anmälningar enligt miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),

26) *SafeSeaNet-systemet* unionens i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av kommissionen och av medlemsstaternas nationella system,

27) *regelbunden trafik* en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie..

Föreslagen lydelse

konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

21) *direktivet om rapporteringsformaliteter* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar,

22) *övervakningsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, jämte ändringar,

23) *statistikdirektivet om transporter till sjöss* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss,

24) *kodexen om Schengengränserna* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna),

25) *anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet* fartygs anmälningar enligt lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004),

26) *anmälningar om fartygsavfall* fartygens anmälningar enligt miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),

27) *SafeSeaNet-systemet* unionens i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av kommissionen och av medlemsstaternas nationella system,

28) *regelbunden trafik* en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

Gällande lydelse

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservicen på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer.

Lagen tillämpas också på VTS-myndighetens övervakning av att ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttas.

Lagen tillämpas på den informationshantering och anmälningsskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser som utfärdats eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den eller i bestämmelser som avses i denna lag och som gäller deltagande i fartygstrafikservice eller anmälningsskyldighet, tillämpas lagen dock inte på

1) örlogsfartyg, försvarsmaktens fartyg, gränsbevakningsväsendets fartyg och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster,

2) fiskefartyg och traditionsfartyg samt fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,

3) bogserbåtar när de utan last och utan något att bogsera förflyttar sig mellan två finska hamnar.

Trots vad som i denna lag föreskrivs om fartygstrafikservice får även hamninnehavarna bedriva övervakning och ledning av fartygstrafiken på hamnområdet.

Särskilda bestämmelser gäller för anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller lotsning, förtullning och kodexen om Schengengränserna.

6 §

Navigationsassistans

Navigationsassistans ges ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om VTS-myn-

Föreslagen lydelse

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservicen på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer.

Lagen tillämpas också på *VTS-tjänsteleverantörens* övervakning av att ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttas.

Lagen tillämpas på den informationshantering och anmälningsskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller i bestämmelser som avses i denna lag och gäller deltagande i fartygstrafikservice eller anmälningsskyldighet, tillämpas lagen dock inte på

1) örlogsfartyg, försvarsmaktens fartyg, Gränsbevakningsväsendets fartyg och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster,

2) fiskefartyg och traditionsfartyg samt fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,

3) bogserbåtar när de utan last och utan något att bogsera förflyttar sig mellan två finska hamnar.

Trots vad som i denna lag föreskrivs om fartygstrafikservice får även hamninnehavarna bedriva övervakning och ledning av fartygstrafiken på hamnområdet.

Särskilda bestämmelser gäller för anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller lotsning, förtullning och kodexen om Schengengränserna.

6 §

Navigationsassistans

Navigationsassistans ges ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om *VTS-tjänste-*

Gällande lydelse

digheten anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. Navigationsassistenten är endast riktgivande och normativ.

Av VTS-myndighetens meddelande till fartyget skall framgå fartygets namn, tidpunkten då navigationsassistenten börjar och slutar samt vilket observationsinstrument navigationsassistenten grundar sig på. Dessutom skall VTS-operatören och fartygets befälhavare komma överens om på vilket sätt kommunikationen upprätthålls samt om VTS-ruttplanen på VTS-området.

Navigationsassistenten kan ges i form av

- 1) uppgifter om fartygets kurs och hastighet,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till girpunkten enligt farledslinjen eller VTS-ruttplanen,
- 3) uppgifter om positionen för andra fartyg i fartygets närhet, om deras identifikationsuppgifter och avsikter, samt
- 4) varningar till ett visst fartyg.

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område. Innan fartygstrafikservicen inrättas skall den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte skall utredas

1) fartygstrafikservicens sådana verkningar som främjar säkerheten och effektiviteten samt samarbetet mellan myndigheter och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området, samt

2) ruttsystem, hastighetsbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området

I beslutet om inrättande skall fastställas

1) den VTS-myndighet som upprätthåller fartygstrafikservicen,

2) samarbetsavtalet, om fartygstrafikservicen upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare, enligt vad som bestäms i 16 §,

Föreslagen lydelse

leverantören anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. Navigationsassistenten är endast riktgivande och normativ.

Av VTS-tjänsteleverantörens meddelande till fartyget ska framgå fartygets namn, tidpunkten då navigationsassistenten börjar och slutar samt vilket observationsinstrument navigationsassistenten grundar sig på. Dessutom ska VTS-operatören och fartygets befälhavare komma överens om på vilket sätt kommunikationen upprätthålls samt om VTS-ruttplanen på VTS-området.

Navigationsassistenten kan ges i form av

- 1) uppgifter om fartygets kurs och fart,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till girpunkten enligt farledslinjen eller VTS-ruttplanen,
- 3) uppgifter om positionen för andra fartyg i fartygets närhet, om deras identifikationsuppgifter och avsikter, samt
- 4) varningar till ett visst fartyg.

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område. Innan fartygstrafikservicen inrättas ska den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte ska utredas

1) fartygstrafikservicens sådana verkningar som främjar *fartygstrafikservicens* säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter *och VTS-tjänsteleverantören* och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området, samt

2) ruttsystem, fartbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området.

I beslutet om inrättande ska fastställas

1) den *VTS-tjänsteleverantör* som upprätthåller fartygstrafikservicen,

2) samarbetsavtalet, om fartygstrafikservicen upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare, enligt vad som bestäms i 16 §,

Gällande lydelse

3) den fartygstrafikservice som skall tillhandahållas och i vilken utsträckning den skall tillhandahållas,

4) VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter,

5) VTS-myndighetens minimiantal anställda och personalens behörighet,

6) VTS-myndighetens verksamhetsmetoder och verksamhetstider,

7) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system, samt

8) vilka närmare föreskrifter om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter och vilka radiokanaler som används.

Den behöriga myndigheten kan fastställa olika fartygstrafiktjänster för sektorerna och delområdena inom ett VTS-område.

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av VTS-myndigheten ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande..

10 §

Information om beslut om inrättande samt om ändring eller återkallande av beslutet

VTS-myndigheten skall i nationella och internationella VTS-publikationer informera om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslutet.

Föreslagen lydelse

3) den fartygstrafikservice som ska tillhandahållas och i vilken utsträckning den ska tillhandahållas,

4) VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter,

5) *VTS-tjänsteleverantörens* minimiantal anställda och personalens behörighet,

6) *VTS-tjänsteleverantörens* verksamhetsmetoder och verksamhetstider,

7) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system,

8) vilka närmare föreskrifter om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter och vilka radiokanaler som används, *samt*

9) *permanenta trafikarrangemang enligt 7 §.*

Den behöriga myndigheten kan fastställa olika fartygstrafiktjänster för sektorerna och delområdena inom ett VTS-område.

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av *VTS-tjänsteleverantören* ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

10 §

Information om beslut om inrättande samt om ändring eller återkallande av beslutet

Den behöriga myndigheten ska i nationella och internationella VTS-publikationer informera om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslutet.

Den behöriga myndigheten kan i det beslut om inrättande som avses i 8 § ålägga VTS-tjänsteleverantören den informationsskyldighet som anges i 1 mom.

Gällande lydelse

11 §

Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning

VTS-operatörer ska ha sådan behörighet att de kan sköta fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Trafiksäkerhetsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. VTS-myndigheten gör i behörighetsintyget en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning.

VTS-myndigheten ska ha ett kvalitetssystem för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

Bestämmelser om kvalitetssystemet för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer utfärdas genom förordning av statsrådet.

14 §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan.

För att behörighetsintyg skall kunna förnyas förutsätts att sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin yrkesskicklighet och genomgått kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat.

VTS-myndigheten skall varje år göra en utvärdering av behörigheten och kunnandet och anteckna detta i behörighetsintyget. Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, skall personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

Föreslagen lydelse

11 §

Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning

VTS-operatörer ska ha sådan behörighet att de kan sköta fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Trafiksäkerhetsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. *VTS-tjänsteleverantören* gör i behörighetsintyget en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning.

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett kvalitetssystem för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

Bestämmelser om kvalitetssystemet för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer utfärdas genom förordning av statsrådet.

14 §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan.

För att behörighetsintyg ska kunna förnyas förutsätts att sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin yrkesskicklighet och genomgått kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat.

VTS-tjänsteleverantören ska varje år göra en utvärdering av behörigheten och kunnandet och anteckna detta i behörighetsintyget. Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, ska personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

Gällande lydelse

I fråga om utvärdering av behörigheten och kunnandet i anknytning till förnyandet av behörighetsintyget, arbetsplatsutbildning samt kompletterande yrkesutbildning föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

VTS-myndigheten skall upprätthålla fartygstrafikservice inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § och dessutom övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. VTS-myndigheten skall försäkra sig om att servicenivån på dess VTS-område är tillräcklig i förhållande till trafiken.

VTS-myndigheten kan med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare. VTS-myndigheten ansvarar även i detta fall för upprätthållandet av fartygstrafikservice.

På VTS-operatören tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

VTS-myndigheten skall registrera lägesbilden av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken. Dessa upptagningar skall förvaras i 30 dygn. I fråga om upptagningarnas offentlighet gäller lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Föreslagen lydelse

I fråga om utvärdering av behörigheten och kunnandet i anknytning till förnyandet av behörighetsintyget, arbetsplatsutbildning samt kompletterande yrkesutbildning föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

VTS-tjänsteleverantören ska upprätthålla fartygstrafikservice inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § och dessutom övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. *VTS-tjänsteleverantören* ska försäkra sig om att servicenivån på dess VTS-område är tillräcklig i förhållande till trafiken.

VTS-tjänsteleverantören kan med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare. *VTS-tjänsteleverantören* ansvarar även i detta fall för upprätthållandet av fartygstrafikservice.

På VTS-operatörer tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som ålagts dem i lag.

VTS-tjänsteleverantören ska registrera lägesbilden av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken. Dessa upptagningar ska förvaras i 30 dygn. I fråga om upptagningarnas offentlighet gäller lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

VTS-tjänsteleverantören ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Trafikverket svarar för ordnandet av sjötrafikledningen på de farleder som det förvaltar med hänsyn tagen till den behöriga myndighetens beslut om inrättande enligt 8 §.

Gällande lydelse

(ny)

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i special-situationer

VTS-myndigheten kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt beordra

- 1) att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas eller öppnas,
- 2) att fartyg skall dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, samt
- 3) hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled.

Information om åtgärderna skall omedelbart ges fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit samt den hamninnehavare som saken gäller.

Föreslagen lydelse

16 a §

Marin lägesbild

VTS-tjänsteleverantören ska producera en uppdaterad marin lägesbild på beställning av Trafikverket. Försvars- och säkerhetsmyndigheterna får lägesbilden till sitt förfogande utan ersättning.

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i special-situationer

Trafikverket kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt beordra

- 1) att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas eller öppnas,
- 2) att fartyg ska dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, samt
- 3) fartbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled.

Trafikverket ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om sitt beslut för att denne kan vidta behövliga åtgärder för verkställande av beslutet. Information om åtgärderna ska omedelbart ges fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit samt den hamninnehavare som saken gäller.

VTS-tjänsteleverantören får till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken på eget initiativ fatta det beslut som avses i 1 mom. för högst ett dygn på basis av de anvisningar i drifthandboken som Trafikverket har godkänt på förhand. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet om sitt beslut. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

Gällande lydelse

17 a §

VTS-myndighetens förbuds rätt

VTS-myndigheten har för verkställande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, av beslut som antagits med stöd av artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen, av förordningar som antagits med stöd av artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, av förordningar som utfärdats med stöd av lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967) eller av frysningsbeslut som meddelats med stöd av lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism (325/2013) eller för verkställande av restriktioner som en myndighet meddelat i fråga om ett fartygs passage rätt att förbjuda ett fartyg

- 1) att anlöpa eller lämna VTS-området,
- 2) att anlöpa hamn eller kasta ankar,
- 3) att avgå från hamn eller ankarplats.

Föreslagen lydelse

17 a §

Förbuds rätt

Trafikverket har för verkställande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, av beslut som antagits med stöd av artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen, av förordningar som antagits med stöd av artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, av förordningar som utfärdats med stöd av lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967) eller av frysningsbeslut som meddelats med stöd av lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism (325/2013) eller för verkställande av restriktioner som en myndighet meddelat i fråga om ett fartygs passage rätt att förbjuda ett fartyg

- 1) att anlöpa eller lämna VTS-området,
- 2) att anlöpa hamn eller kasta ankar,
- 3) att avgå från hamn eller ankarplats,
- 4) att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats.

Trafikverket ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om ett förbud eller en restriktion som avses i 1 mom. VTS-tjänsteleverantören ska delge fartyget Trafikverkets föreskrifter. VTS-tjänsteleverantören ska så fort som möjligt efter att ha fått Trafikverkets underrättelse, dock senast då fartyget meddelar om sin avsikt att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar eller sin avsikt att lämna hamn eller ankarplats, underrätta fartyget om de åtgärder som det är föremål för.

För att effektivisera förbudet enligt 1 mom. har Trafikverket rätt att utfärda order för företag som producerar lotsnings- eller isbrytjänster.

Trafikverket har rätt att bestämma att fartyget ska flyttas, om fartyget inte iakttar förbudet enligt 1 mom. 4 punkten eller om det finns någon annan orsak som beror på fartyget och som utgör fara för sjötrafiken, miljön eller sä-

Gällande lydelse

Handräckningsmyndigheter som nämns i 24 § och utrikesministeriet ska vid behov omedelbart underrättas om dessa åtgärder.

18 §

VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

VTS-myndigheten skall till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten.

VTS-myndigheten skall tillställa de behöriga VTS-myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt väsentliga uppgifter om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

Bestämmelser om VTS-myndighetens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen.

Närmare bestämmelser om VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

kerheten eller på begäran av en behörig myndighet. Fartygets ägare eller redaren svarar för kostnaderna för flyttningen.

De handräckningsmyndigheter som nämns i 24 § och utrikesministeriet ska vid behov omedelbart underrättas om åtgärderna *enligt 1 mom.*

18 §

VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

VTS-tjänsteleverantören ska till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten.

VTS-tjänsteleverantören ska tillställa de behöriga VTS-myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt väsentliga uppgifter om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

Bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen.

Närmare bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

(ny)

19 §

VTS-myndighetens drifthandbok

VTS-myndigheten skall föra en drifthandbok i vilken anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-centralens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservicen i undantagssituationer.

Föreslagen lydelse

18 a §

Anmälan om störningar i anslutning till informationssäkerheten

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål lämna Trafiksäkerhetsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot de kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder.

Om det ligger i allmänt intresse att det görs en anmälan om en störning, kan Trafiksäkerhetsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller efter att ha hört den anmälningspliktiga själv informera om saken.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 1 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 1 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

Trafiksäkerhetsverket har, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av information, rätt att lämna ut dokument som det fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt denna paragraf samt att röja sekretessbelagd information för Kommunikationsverket, om det är nödvändigt för skötseln av informationssäkerhetsrelaterade uppgifter.

19 §

VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok

VTS-tjänsteleverantören ska föra en drifthandbok i vilken anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-centralens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet

Gällande lydelse

I drifthandboken ska det, i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen, anges förfaringssätt, meddelandepraxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och det i lotsningslagen avsedda lotsningsbolaget.

(ny)

Föreslagen lydelse

av fartygstrafikservicen även i undantagsförhållanden och vid störningar av normala förhållanden.

I drifthandboken ska det, i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen, anges förfaringssätt, meddelandepraxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och det i lotsningslagen avsedda lotsningsbolaget. VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok ska vara godkänd av Trafikverket.

19 a

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden

En VTS-tjänsteleverantör som avses i 2 § i denna lag ska förbereda sig på undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1555/2011) genom att delta i beredskapsplaneringen och genom att i förväg bereda verksamheten med tanke på undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets, kommunikationsministeriets och Trafiksäkerhetsverkets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av sådan beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att denna paragraf och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den iakttas.

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-myndigheten ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporte-

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-tjänsteleverantören ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrap-

Gällande lydelse

ringssystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas.

20 a §

System för hantering av information inom sjöfarten

VTS-myndigheten ska inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska VTS-myndigheten iakttas bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Systemet för hantering av information ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet).

Föreslagen lydelse

porteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas. *VTS-tjänsteleverantören ska vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att fartyg som anlöper VTS-området iakttar ovan nämnda system.*

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål underrätta Trafikverket, som övervakar att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas, om upptäckta avvikelser från iakttagandet av ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem.

20 a §

System för hantering av information inom sjöfarten

Trafikverket ska inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska Trafikverket iakttas bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Trafikverket kan ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska VTS-tjänsteleverantören iakttas bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Systemet för hantering av information ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet).

Gällande lydelse

Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt.

VTS-myndigheten ska med hjälp av systemet för hantering av information på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg samt last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar.

När det gäller systemet för hantering av information meddelar Trafikverket närmare föreskrifter om anmälningsförfarande, struktur, datainnehåll och åtkomsträttigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater och med centralsystemet Safe-SeaNet.

20 b §

Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans

VTS-myndigheten ska i samarbete med gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet.

Närmare bestämmelser om den plan som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 c §

Mottagande av fartyg i behov av assistans

VTS-myndigheten beslutar om assistans av ett fartyg till en skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i nämnda paragraf.

Föreslagen lydelse

Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt.

Trafikverket ska med hjälp av systemet för hantering av information på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg samt last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar.

När det gäller systemet för hantering av information meddelar Trafikverket närmare föreskrifter om anmälningsförfarande, struktur, datainnehåll och åtkomsträttigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater och med centralsystemet Safe-SeaNet.

20 b §

Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans

Gränsbevakningsväsendet ska i samarbete med *VTS-tjänsteleverantören*, *Trafikverket*, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet.

Närmare bestämmelser om den plan som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 c §

Mottagande av fartyg i behov av assistans

Gränsbevakningsväsendet beslutar om assistans av ett fartyg till en skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § på basis av en situationsbedömning enligt den

Gällande lydelse

Gränsbevakningsväsendet och Finlands miljöcentral meddelar VTS-myndigheten om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) som de har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

21 §

Deltagande i fartygstrafikservice

Fartyg vars största längd är minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservice genom att anmäla sig till VTS-myndigheten på det sätt som anges i det beslut om inrättande som avses i 8 §, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt genom att iaktta de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området och de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande.

Försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg kan anmäla sig till VTS-myndigheten på det sätt som särskilt överenskoms med denna.

VTS-myndigheten kan i enskilda fall till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg skall delta i fartygstrafikservice.

VTS-myndigheten kan i enskilda fall, om anmälan är uppenbart onödig eller oskäligt svår att göra, befria fartyget från anmälnings-skyldigheten förutsatt att fartygssäkerheten

Föreslagen lydelse

plan som avses i nämnda paragraf. När Gränsbevakningsväsendet fattar beslut ska det höra VTS-tjänsteleverantören.

Gränsbevakningsväsendet ska informera VTS-tjänsteleverantören om ett beslut som det fattat enligt 1 mom.

Gränsbevakningsväsendet meddelar Finlands miljöcentral, Trafikverket och VTS-tjänsteleverantören om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och räddningslagen (379/2011) som det har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter utfärdas genom förordning av statsrådet..

21 §

Deltagande i fartygstrafikservice

Fartyg vars största längd är minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservice genom att anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt som anges i det beslut om inrättande som avses i 8 §, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt genom att iaktta de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området och de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande.

Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg kan anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt som särskilt överenskoms med denna.

VTS-tjänsteleverantören kan i enskilda fall till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg i högst ett dygn ska delta i fartygstrafikservice. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket om ett beslut som den fattat. Trafikverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

Trafikverket kan i enskilda fall, om anmälan är uppenbart onödig eller oskäligt svår att göra, befria fartyget från anmälnings-skyldig-

Gällande lydelse

inte äventyras och att fartyget använder ett fungerande automatiskt identifieringssystem för fartyg (AIS)..

22 §

Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningskyldighet

Befälhavaren ansvarar för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstrafikservicen.

Kan befälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte delta i fartygstrafikservicen på det sätt som anges i 21 § eller kan befälhavaren inte iaktta de föreskrifter som utfärdats med stöd av 17 § i syfte att tillfälligt leda fartygstrafiken, skall befälhavaren omedelbart underrätta VTS-myndigheten om detta samt på begäran av VTS-myndigheten lämna in en separat skriftlig utredning i ärendet.

Fartygets befälhavare skall underrätta redaren om alla sådana väsentliga åtgärder enligt 17 § som gäller fartyget.

22 a §

Fartygens ankomstmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till tullmyndigheten med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med den finska hamnen som destination. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska anmälan lämnas senast då destinationen har bestämts. Dessutom ska fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då det nått destinationen.

Föreslagen lydelse

heten förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras och att fartyget använder ett fungerande automatiskt identifieringssystem för fartyg (AIS).

22 §

Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningskyldighet

Befälhavaren ansvarar för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstrafikservicen.

Kan befälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte delta i fartygstrafikservicen på det sätt som anges i 21 § eller kan befälhavaren inte iaktta de föreskrifter som utfärdats med stöd av 17 § i syfte att tillfälligt leda fartygstrafiken, ska befälhavaren omedelbart underrätta *VTS-tjänsteleverantören* om detta samt lämna *Trafikverket* en separat skriftlig utredning i ärendet.

Fartygets befälhavare ska underrätta redaren om alla sådana väsentliga åtgärder enligt 17 § som gäller fartyget.

VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Trafikverket om en anmälan enligt 2 mom. som den fått.

22 a §

Fartygens ankomstmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjötrafik som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till tullmyndigheten med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med den finska hamnen som destination. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts. Dessutom ska fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då det nått destinationen.

Gällande lydelse

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i punkt A i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter. Dessutom kan tullmyndigheten kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–6 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter, om de är behövliga för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullmyndigheten ska kontrollera att uppgifterna om fartygets ankomst uppfyller gällande krav.

Bestämmelser om fartygens anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet finns i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, bestämmelser om förhandsmeddelanden som fartyg ska lämna elektroniskt till tillsynsmyndigheten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, bestämmelser om anmälningar om fartygsavfall i miljöskyddslagen för sjöfarten och bestämmelser om anmälningar som hänför sig till kodexen om Schengengränserna i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005). Bestämmelser om anmälningar som hänför sig till förtullning finns i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 450/2008 om fastställande av en tullkodex för gemenskapen (Moderniserad tullkodex).

22 d §

Lämnande av uppgifter för statistik

Trafikverket sammanställer statistik över fartygstrafiken i de finska hamnarna samt över mängden passagerare och gods som fartygen transporterar.

Trafikverket ska för sina planerings- och tillsynsuppgifter samt för sammanställandet av sjöfartsstatistik samla information om fartygstrafiken i de finska hamnarna och om

Föreslagen lydelse

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i punkt A i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter. Dessutom kan tullmyndigheten kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–6 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter samt uppgifter i *sjöfartshälsodeklarationen*, om de är behövliga för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullmyndigheten ska kontrollera att uppgifterna om fartygets ankomst uppfyller gällande krav.

(upphävs)

22 d §

Lämnande av uppgifter för statistik

Trafikverket sammanställer statistik över fartygstrafiken i de finska hamnarna samt över mängden passagerare och gods som fartygen transporterar.

Trafikverket ska för sina planerings- och tillsynsuppgifter samt för sammanställandet av sjöfartsstatistik samla information om fartygstrafiken i de finska hamnarna och om

Gällande lydelse

mängden passagerare och gods som fartygen transporterar.

När informationen om sjötrafiken samlas in, statistiken sammanställs och resultaten av informationsinsamlingen sänds ut ska statistikdirektivet om transporter till sjöss iakttas. Trafikverket ska sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

Fartygsägarna eller deras representanter och hamnarna ska lämna Trafikverket uppgifter om mängden passagerare och gods för varje fartyg och enligt varugrupp samt om antalet tomma och fulla transportenheter.

Ägarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter ska lämna uppgifterna till Trafikverket elektroniskt med hjälp av det elektroniska system som avses i 20 a §.

22 f §

Befrielser

När det gäller resor på högst 12 timmar i regelbunden trafik mellan hamnar i Finland eller mellan finska och utländska hamnar kan VTS-myndigheten på ansökan befria fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren från skyldigheten enligt 22 a § 1 mom. att lämna ett ankomstmeddelande, skyldigheten enligt 22 b § 1 mom. att lämna ett avgångsmeddelande och anmälningsskyldigheterna enligt 22 c §. För att befrielse ska kunna beviljas krävs det att befrielsen inte äventyrar sjösäkerheten, att befrielsen kan godtas av alla berörda kuststater och att de övriga villkor för befrielse som anges i övervakningsdirektivet uppfylls.

VTS-myndigheten ska regelbundet kontrollera att villkoren för befrielse uppfylls och återkalla befrielsen, om den som har fått befrielse inte uppfyller villkoren.

VTS-myndigheten ska föra en uppdaterad förteckning över de bolag och fartyg som har

Föreslagen lydelse

mängden passagerare och gods som fartygen transporterar. *Trafikverket kan ge en VTS-tjänsteleverantör i uppdrag att samla in de uppgifter som anges i momentet.*

När informationen om sjötrafiken samlas in, statistiken sammanställs och resultaten av informationsinsamlingen sänds ut ska statistikdirektivet om transporter till sjöss iakttas. Trafikverket ska sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

Fartygsägarna eller deras representanter och hamnarna ska lämna Trafikverket uppgifter om mängden passagerare och gods för varje fartyg och enligt varugrupp samt om antalet tomma och fulla transportenheter.

Ägarna till fartyg i sjötrafik eller deras representanter ska lämna uppgifterna till *Trafikverket eller VTS-tjänsteleverantören, om Trafikverket gett VTS-tjänsteleverantören i uppdrag att samla in informationen*, elektroniskt med hjälp av det elektroniska system som avses i 20 a §..

22 f §

Befrielser

När det gäller resor på högst 12 timmar i regelbunden trafik mellan hamnar i Finland eller mellan finska och utländska hamnar kan *Trafikverket* på ansökan befria fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren från skyldigheten enligt 22 a § 1 mom. att lämna ett ankomstmeddelande, skyldigheten enligt 22 b § 1 mom. att lämna ett avgångsmeddelande och anmälningsskyldigheterna enligt 22 c §. För att befrielse ska kunna beviljas krävs det att befrielsen inte äventyrar sjösäkerheten, att befrielsen kan godtas av alla berörda kuststater och att de övriga villkor för befrielse som anges i övervakningsdirektivet uppfylls.

Trafikverket ska regelbundet kontrollera att villkoren för befrielse uppfylls och återkalla befrielsen, om den som har fått befrielse inte uppfyller villkoren.

Gällande lydelse

beviljats befrielse. Förteckningen och ändringar i den ska sändas till Europeiska kommissionen.

23 §

Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss

Befälhavaren ska på finskt vattenområde underrätta VTS-myndigheten om

1) varje kritiskt läge eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, såsom kollision, grundstötning, skada, driftsstörning eller maskinfel, läckage eller förskjutning av lasten samt alla typer av skrovsador eller svagheter i strukturen,

2) varje kritiskt läge eller olycka som äventyrar sjösäkerheten, såsom störningar som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet samt varje fel som påverkar framdrivningsmaskinerier, styrinrättningen, generatorer eller navigations- eller kommunikationsutrustning,

3) varje situation som kan leda till förorening av farvatten eller stränder, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande ämnen i vattnet, samt

4) alla till sjöss kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

Utanför finskt vattenområde ska befälhavaren på ett finskt fartyg lämna en anmälan enligt 1 mom. till den behöriga myndigheten i den närmaste kuststaten.

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

Föreslagen lydelse

Trafikverket ska föra en uppdaterad förteckning över de bolag och fartyg som har beviljats befrielse. Förteckningen och ändringar i den ska sändas till Europeiska kommissionen.

23 §

Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss

Befälhavaren ska på finskt vattenområde underrätta *VTS-tjänsteleverantören* om

1) varje kritiskt läge eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, såsom kollision, grundstötning, skada, driftsstörning eller maskinfel, läckage eller förskjutning av lasten samt alla typer av skrovsador eller svagheter i strukturen,

2) varje kritiskt läge eller olycka som äventyrar sjösäkerheten, såsom störningar som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet samt varje fel som påverkar framdrivningsmaskinerier, styrinrättningen, generatorer eller navigations- eller kommunikationsutrustning,

3) varje situation som kan leda till förorening av farvatten eller stränder, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande ämnen i vattnet, samt

4) alla till sjöss kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

Utanför finskt vattenområde ska befälhavaren på ett finskt fartyg lämna en anmälan enligt 1 mom. till den behöriga myndigheten i den närmaste kuststaten.

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål underrätta Trafikverket och Gränsbevakningsväsendet om en anmälan enligt 1 mom. som den fått.

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

Gällande lydelse

24 §

Handräckning

VTS-myndigheten har rätt att få handräckning av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet och befälhavarna på statsfartyg.

25 §

Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservicen

VTS-myndigheten ska ha utbildningsprogram för de olika uppgifterna inom fartygstrafikservicen. Programmet för grundläggande utbildning i fartygstrafikservice ska omfatta åtminstone fartygstrafikservicens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

VTS-myndigheten ska ha ett kvalitetssystem för den utbildning som krävs för behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

26 §

VTS-behörighetsregister

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett personregister (VTS-behörighetsregister) som utnyttjas i övervakningen av behörigheten hos VTS-

Föreslagen lydelse

24 §

Skyldighet att ge bistå VTS-tjänsteleverantören

Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet samt befälhavarna på statliga fartyg ska utan vederlag bistå VTS-tjänsteleverantören när den utför de uppgifter som den ålagts i denna lag genom att ge den sådan information eller stöd av annat slag som den behöver, om det är behövt med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär, och det inte föreligger något hinder som har att göra med myndighetens uppgifter.

25 §

Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservicen

VTS-tjänsteleverantören ska ha utbildningsprogram för de olika uppgifterna inom fartygstrafikservicen. Programmet för grundläggande utbildning i fartygstrafikservice ska omfatta åtminstone fartygstrafikservicens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett kvalitetssystem för den utbildning som krävs för behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

26 §

VTS-behörighetsregister

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett personregister (VTS-behörighetsregister) som utnyttjas i övervakningen av behörigheten hos VTS-

Gällande lydelse

operatörer och VTS-chefer samt i den uppföljning av serviceuppgifterna som hänför sig till övervakningen.

I VTS-behörighetsregistret får som basuppgifter införas följande uppgifter om innehavare av behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer:

- 1) namn och födelsedatum, samt
- 2) som övriga uppgifter adressuppgifter och andra kontaktuppgifter.

I VTS-behörighetsregistret får förutom basuppgifterna även införas för registrets användningsändamål nödvändiga uppgifter om

- 1) beviljade behörighetsintyg,
- 2) fartygstrafikservice som innehavaren av ett behörighetsintyg är berättigad att tillhandahålla,
- 3) genomgången arbetsplatsutbildning,
- 4) anteckningar om godkännande,
- 5) tjänstgöring vid VTS-centraler,
- 6) genomgången kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer, samt
- 7) återkallande av behörighetsintyg..

Personuppgifterna avförs ur registret tio år efter utgången av det år då personens behörighetsintyg upphörde att gälla.

Till den som antecknats i VTS-behörighetsregistret får sådana uppgifter ur registret utlämnas som gäller personen i fråga. I övrigt får uppgifter utlämnas endast till den behöriga myndigheten, VTS-myndigheten och den som med stöd av ett samarbetsavtal som avses i 8 § 2 mom. 2 punkten och 16 § 2 mom. upprätthåller fartygstrafikservice i samarbete med VTS-myndigheten.

På behandlingen av de personuppgifter som införts i VTS-behörighetsregistret tillämpas i övrigt bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999).

28 §

Tillsyn

Den högsta tillsynen över verkställigheten och efterlevnaden av denna lag ankommer på kommunikationsministeriet.

Föreslagen lydelse

operatörer och VTS-chefer samt i den uppföljning av serviceuppgifterna som hänför sig till övervakningen.

I VTS-behörighetsregistret får som basuppgifter införas följande uppgifter om innehavare av behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer:

- 1) namn och födelsedatum, samt
- 2) som övriga uppgifter adressuppgifter och andra kontaktuppgifter.

I VTS-behörighetsregistret får förutom basuppgifterna även införas för registrets användningsändamål nödvändiga uppgifter om

- 1) beviljade behörighetsintyg,
- 2) fartygstrafikservice som innehavaren av ett behörighetsintyg är berättigad att tillhandahålla,
- 3) genomgången arbetsplatsutbildning,
- 4) anteckningar om godkännande,
- 5) tjänstgöring vid VTS-centraler,
- 6) genomgången kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer, samt
- 7) återkallande av behörighetsintyg.

Personuppgifterna avförs ur registret tio år efter utgången av det år då personens behörighetsintyg upphörde att gälla.

Till den som antecknats i VTS-behörighetsregistret får sådana uppgifter ur registret utlämnas som gäller personen i fråga. I övrigt får uppgifter utlämnas endast till den behöriga myndigheten, *VTS-tjänsteleverantören* och den som med stöd av ett samarbetsavtal som avses i 8 § 2 mom. 2 punkten och 16 § 2 mom. upprätthåller fartygstrafikservice i samarbete med VTS-tjänsteleverantören.

28 §

Tillsyn

Den högsta tillsynen över verkställigheten och efterlevnaden av denna lag hör till kommunikationsministeriet.

Gällande lydelse

Trafiksäkerhetsverket och VTS-myndigheten övervakar iakttagandet av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Iakttar inte ett fartyg denna lag, de beslut och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, bestämmelserna i internationella avtal eller beslut av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), ska Trafiksäkerhetsverket eller VTS-myndigheten anmäla detta till fartygets flaggstat, om brottet mot bestämmelserna är klart och allvarligt.

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en order som VTS-myndigheten har gett med stöd av 17 § 1 mom., mot bestämmelserna i 21 § eller mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a–22 e eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter. *Vid överträdelse av Tullens order tillämpas dessutom tullagen (1466/1994).*

(ny)

Föreslagen lydelse

Trafiksäkerhetsverket övervakar iakttagandet av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Iakttar inte ett fartyg denna lag eller de beslut och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, bestämmelserna i internationella avtal eller beslut av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), ska *Trafiksäkerhetsverket* anmäla detta till fartygets flaggstat, om brottet mot bestämmelserna är klart och allvarligt.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma hur den riskhantering som avses i 16 § 5 mom. påverkar säkerheten inom sjöfarten. Trafiksäkerhetsverket kan ålägga en aktör att vidta korrigering åtgärder för att eliminera en betydande risk som inverkar på säkerheten inom sjöfarten. Skyldigheten kan förenas med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot *de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 §* eller mot en order som getts med stöd av 17 § 1 eller 3 mom. eller mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a § eller mot bestämmelserna i 21 § 1 mom. eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a–22 e eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter.

29 a §

Felavgift

Om fartygsoperatören, skeppsklareraren eller befälhavaren för ett fartyg för sjötransport som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som avgår från en finsk hamn eller ankarplats uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten enligt 22 a eller 22 b § kan Tullen påföra en felavgift på minst 50 och högst 3 500 euro. När storleken

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

på felavgiften bestäms ska det hur klandervärt förfarandet varit och om det har upprepats, beaktas.

Felavgift kan inte påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning, åtalsprövning eller i ett brottmål som behandlas vid en domstol eller den som åtalats för samma gärning och åtalet har avgjorts i domstol genom ett beslut som vunnit laga kraft.

I de beslut om felavgift enligt 1 mom. som Tullen fattat får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

33 §

33 §

Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelser

Då denna lag träder i kraft skall i fråga om den fartygstrafikservice som är i bruk ansökas om ett sådant beslut om inrättande som avses i 8 § inom sex månader från lagens ikraftträdande.

En VTS-operatör och en VTS-chef skall ha den behörighet som avses i 11 eller 13 § den 1 juli 2007. Av en VTS-operatör eller en VTS-chef som innehar en tjänst eller befattning då denna lag träder i kraft krävs inte vaktstyrmansexamen och mottaget vaktstyrmansbrev.

De beslut om inrättande av fartygstrafikservice som kommunikationsministeriet fattat med stöd av 8 § och som var i kraft vid ikraftträdandet av denna lag fortsätter att vara i kraft.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 20 §, sådan den lyder i lag 877/2014, samt
fogas till lagen en ny 9 a §, som följer:

Gällande lydelse

2 kap.

Myndigheter och myndighetsuppgifter

(ny)

20 §

Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet

Anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten ska om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att en skriftlig anmälan på grund av att saken är brådskande eller av andra orsaker inte är möjlig.

Identiteten hos en anmälare som avses i 1 mom. får inte röjas för fartygets befälhavare eller ägare eller för redaren. Om en inspektion förrättas på basis av en anmälan, får inspektören inte yppa att inspektionen sker på basis av en anmälan. Inspektören ska se till att alla samtal med besättningen är konfidentiella.

Tillsynsmyndigheten ska informera flaggstatens förvaltning och vid behov den fin-

Föreslagen lydelse

2 kap.

Myndigheter och myndighetsuppgifter

9 a §

Skyldighet för leverantören av fartygstrafikservice att bistå tillsynsmyndigheten

Den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) är skyldig att lämna uppgifter och annat bistånd till tillsynsmyndigheten vid skötseln av inspektionsuppgifter.

20 §

Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet

Anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten ska om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att en skriftlig anmälan på grund av att saken är brådskande eller av andra orsaker inte är möjlig.

Identiteten hos en anmälare som avses i 1 mom. får inte röjas för fartygets befälhavare eller ägare eller för redaren. Om en inspektion förrättas på basis av en anmälan, får inspektören inte yppa att inspektionen sker på basis av en anmälan. Inspektören ska se till att alla samtal med besättningen är konfidentiella.

Tillsynsmyndigheten ska informera flaggstatens förvaltning och vid behov den fin-

Gällande lydelse

ländska arbetarskyddsmyndigheten om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade och om de åtgärder som vidtagits till följd av anmälningen. Arbetarskyddsmyndigheten meddelar vid behov sådana anmälningar till Internationella arbetsorganisationen. Om tillsynsmyndigheten anser att anmälan är uppenbart ogrundad ska den informera anmälaren om sitt beslut och skälen för detta.

Tillsynsmyndigheten ska utan dröjsmål informera flaggstatens förvaltning om en sådan anmälan om brott mot bestämmelser eller föreskrifter om besättningens boende- och arbetsförhållanden, som enligt internationella bestämmelser som binder Finland inte har kunnat behandlas på fartyget, och be om en plan för ersättande åtgärder. Tillsynsmyndigheten lämnar inspektionsrapporten om anmälan samt flaggstatens svar till Internationella arbetsorganisationen och till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten.

En myndighet som nämns i 9 § eller en hamnoperatör ska till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelse av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter, då överträdelsen kan äventyra ett fartygs säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Uppgiften ska om möjligt lämnas elektroniskt. Uppgiften kan lämnas muntligen, om den på grund av sakens brådskande karaktär eller av någon annan orsak inte kan lämnas skriftligen. Anmälan ska innehålla följande uppgifter:

- 1) fartygets namn,
- 2) IMO-nummer,
- 3) anropssignal,
- 4) flaggstat,
- 5) föregående anlöpshamn,
- 6) destinationshamn,
- 7) en beskrivning av förseelser som konstaterats på fartyget.

Föreslagen lydelse

ländska arbetarskyddsmyndigheten om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade och om de åtgärder som vidtagits till följd av anmälningen. Arbetarskyddsmyndigheten meddelar vid behov sådana anmälningar till Internationella arbetsorganisationen. Om tillsynsmyndigheten anser att anmälan är uppenbart ogrundad ska den informera anmälaren om sitt beslut och skälen för detta.

Tillsynsmyndigheten ska utan dröjsmål informera flaggstatens förvaltning om en sådan anmälan om brott mot bestämmelser eller föreskrifter om besättningens boende- och arbetsförhållanden, som enligt internationella bestämmelser som binder Finland inte har kunnat behandlas på fartyget, och be om en plan för ersättande åtgärder. Tillsynsmyndigheten lämnar inspektionsrapporten om anmälan samt flaggstatens svar till Internationella arbetsorganisationen och till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten.

En i 9 § nämnd myndighet och en i 9 a § avsedd leverantör av fartygstrafikservice eller en hamnoperatör ska till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelse av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter, då överträdelsen kan äventyra ett fartygs säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Uppgiften ska om möjligt lämnas elektroniskt. Uppgiften kan lämnas muntligen, om den på grund av sakens brådskande karaktär eller av någon annan orsak inte kan lämnas skriftligen. Anmälan ska innehålla följande uppgifter:

- 1) fartygets namn,
- 2) IMO nummer,
- 3) anropssignal,
- 4) flaggstat,
- 5) föregående anlöpshamn,
- 6) destinationshamn,
- 7) en beskrivning av förseelser som konstaterats på fartyget.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 32 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 32 § som följer:

Gällande lydelse

32 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utöver tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Polisen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafikverket ska ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörande av de uppgifter som anges i denna lag. Bestämmelser om handräckning av Gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen (578/2005).

Föreslagen lydelse

32 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utöver tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Polisen, Tullen, arbetarskyddsförvaltningen och Trafikverket ska ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörande av de uppgifter som anges i denna lag. Bestämmelser om handräckning av Gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen.

Den leverantör av fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) är skyldig att lämna uppgifter och annat bistånd till Trafiksäkerhetsverket vid skötseln av tillsynsuppgifter enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till I avd. 2 § i lagen om transportservice (320/2017) en ny 10 punkt samt till lagen en
ny II A avd. som följer:

Gällande lydelse

AVDELNING I
Allmänt
1 kap.
Allmänna bestämmelser
2 §
Definitioner

I denna lag avses med

Föreslagen lydelse

AVDELNING I
Allmänt
1 kap.
Allmänna bestämmelser
2 §
Definitioner

I denna lag avses med

10) trafikstyrnings- och trafikledningstjänster styrning, ledning och kontroll av väg-, järnvägs- och fartygstrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på föränderliga trafiksituationer.

(ny)

AVDELNING II A
Trafikstyrning och trafikledning
1 kap.
Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster
1 §
Ordnande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster
Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan tillhandahållas på statens landsvägsnät och gator som förvaltas av kommuner

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

samt på enskilda vägar. I egenskap av väghållare ansvarar Trafikverket för ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna på det landsvägsnät som verket förvaltar på det sätt som trafiken på landsvägsnätet kräver och sörjer för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas kvalitet och ser till att trafikstyrnings- och trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Väghållaren kan ordna de trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som avses i 2 § själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata tjänsteproducenter.

Andra väg- och gatunätsförvaltare får avtala med en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster om ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna. Väg- och bannätsförvaltarna ska avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen när deras trafikleder står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem. Trafikverket kan i samarbete med aktörer som representerar kommuner och enskilda vägar samordna de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som tillhandahålls på landsvägar, gator och enskilda vägar.

(ny)

2 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun liittyvät tehtävät

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen (lägesbilden för vägtrafiken) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Informationen kan ges också via ett öppet gränssnitt på det sätt som avses i 2 kap. 3 §.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster sköter dessutom i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter sådan reglering av trafiken som är nödvändig för att farosituationer och olyckor ska kunna förebyggas och smidigheten i trafiken säkerställas. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan för högst ett dygn

1) stänga en tunnel och informera om ersättande rutt,

2) anvisa ersättande rutt när en väg eller tunnel är stängd, eller när vägen annars tillfälligt inte är i trafikerbart skick,

3) anvisa mötesplats,

4) anvisa passeringsplats och meddela förbud att passera,

5) anvisa anhaltsplats och meddela förbud mot att stanna,

6) tilldela utrymme för trafiken med avseende på tid eller avstånd,

7) anvisa rutt för trafikmedel som transporter farligt gods och för specialtransporter,

8) vidta andra åtgärder som är nödvändiga för att trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken ska kunna säkerställas.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar närmare föreskrifter om trafikarrangemang enligt 2 mom. I föreskrifterna ska beaktas olika myndigheters behörighet och det samarbete som leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska bedriva med dem vid genomförandet av åtgärderna. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska lagra uppgifterna om sådana åtgärder enligt 2 § som den vidtagit. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ta upp till granskning en åtgärd enligt 2 mom. som vidtagits av en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster. Trafiksäkerhetsverket kan besluta om förlängning av åtgärdens giltighet, om behovet av åtgärden överskrider ett dygn.

Gällande lydelse

(ny)

Föreslagen lydelse

3 §

*Krav på leverantörer av vägtrafikstyrnings-
och vägtrafikledningstjänster*

En leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska vara tillförlitlig, ha rätt att utöva näring i Finland och den ska ha den tekniska, finansiella, yrkesmässiga och verksamhetsmässiga beredskap som uppgiften kräver.

Som tillförlitlig kan inte betraktas en sådan tjänsteleverantör som är försatt i näringsförbud eller som under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff eller under de tre senaste åren dömts 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 2 §.

En leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska föra en drift-handbok. I drifthandboken fastställs de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av tjänsteleverantörens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av servicen i undantagsförhållanden.

En leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska säkerställa att dess personal har sådan kompetens som krävs för uppgiften och att personalen kan leda vägtrafiken på ett säkert och effektivt sätt.

På en vägtrafikledare som är anställd hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när denne utför uppgifter som avses i 2 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Gällande lydelse

(ny)

Föreslagen lydelse

4 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska förbereda sig på undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden.

Leverantören av vägtrafiktjänster ska på det sätt som dess verksamhet förutsätter delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

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

(ny)

5 §

Informationssäkerhet

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder och som är viktiga med tanke på trafiksäkerheten.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska utan dröjsmål lämna Trafiksäkerhetsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot dess system och som kan utgöra en betydande risk för trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

Om det ligger i allmänt intresse att en avvikelse anmäls, kan Trafiksäkerhetsverket

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningspliktiga, själv informera om saken.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 1 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen, och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska registrera och förvara lägesbilden för vägtrafiken så att upptagningarna är skyddade mot obehörig insyn. Dessa upptagningar ska förvaras i 14 dygn.

(ny)

6 §

Avvikelseanmälningar

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska rapportera sådana väsentliga omständigheter som den upptäcker eller som har anmälts till den och som gäller olycksituationer och farliga situationer, trafikledshållning, trafiksäkerhet, miljöskydd, räddningsverksamhet eller territorialövervakning eller tullövervakning till

1) trafik-, räddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndigheterna, Gränsbevakningsväsendet och Nödcentralsverket,

2) innehavare av trafikledsnätet,

3) landskap,

4) hamninnehavare eller andra terminaler,

5) sådan i 3 kap. i vägtrafiklagen (267/1981) avsedd person som reglerar trafiken och sådan trafikövervakare som avses i 7 kap. i den lagen,

6) andra aktörer vars agerande kan förhindra uppkomsten av en fara eller skada eller minimera den.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom underrätta de aktörer som avses i 1 mom. om åtgärder som den vidtar med stöd av 2 § 2 mom., om åtgärderna kan påverka skötseln av uppgifter för en aktör som avses i 1 mom.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i anmälningssplikten enligt 1 mom. och sättet att göra anmälan.

(ny)

7 §

Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken

Nödcentralsverket ska, utan obefogat dröjsmål, underrätta leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster om sådana störningar i trafiken som i väsentlig grad äventyrar trafiksäkerheten eller smidigheten i trafiken. Anmälan sker automatiskt via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

(ny)

8 §

Skyldighet att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Polisen, räddningsväsendet, nödcentralen och Meteorologiska institutet bistår utan vederlag leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster när denne utför de uppgifter som ålagts den i denna lag genom att ge den sådan information och stöd av annat slag som den behöver, om det är behövligt med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär, och det inte föreligger något biståndshinder som har att göra med myndighetens uppgifter.

(ny)

2 kap.

Informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

1 §

Rätt att få information av myndigheter

Utöver vad som någon annanstans i lag föreskrivs får myndigheterna trots sekretessbestämmelserna till leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

lämna ut sådan information som är nödvändig för att denne ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag. En myndighet kan som villkor för utlämnande av sekretessbelagd information uppställa att det görs en bedömning av informationssäkerheten. Sekretessbelagd information får inte överlåtas vidare, om inte den myndighet som överlåtit informationen ger särskilt tillstånd till detta.

Informationen lämnas ut avgiftsfritt via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster får använda den information som den erhållit för utförande av uppgifter enligt olika lagar också vid skötseln av andra lagstadgade uppgifter, om samma tjänsteleverantör tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för olika trafikformer.

(ny)

2 §

Annan rätt till information

Utöver vad som någon annanstans i lag föreskrivs har leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster rätt att trots sekretessbestämmelserna eller affärs- eller yrkeshemligheter av andra myndigheter få sådan information som är nödvändig för att denne ska kunna sköta sina uppgifter enligt lag. Rätten till information omfattar informationen om trafikstyrningsanordningar och deras funktion, farliga situationer och olyckor i trafiken, störningar i trafiken och i kommunikationsnäten, trafikmedlens position, väderlek och förhållanden samt annan information som gäller trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har rätt att få information av

1) offentliga och privata aktörer som utför underhålls- och servicearbeten samt byggnadsarbeten på trafikledningsnätet,

2) upprätthållare av kommunikationsnätet när det gäller störningar i kommunikationsnätet,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3) leverantörer av lotsningstjänster och hamninnehavare,

4) andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster,

5) tåg-, fartygs- och luftfarkostägare, trafikidkare eller deras representanter,

6) andra aktörer, vars verksamhet påverkar trafiksäkerheten eller smidigheten i trafiken, på särskild begäran.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte lämna ut information som betraktas som sekretessbelagda uppgifter eller affärs- eller yrkeshemligheter, om detta inte är nödvändigt för att trygga den allmänna säkerheten eller trafiksäkerheten eller förebygga allvarliga miljöskador. Informationen ska då vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras. Vad som sagts ovan hindrar dock inte att information lämnas ut till myndigheter på det sätt som avses nedan i 4 §.

Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form. Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäligen och icke-diskriminerande villkor.

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster får använda den information som den erhållit för utförande av uppgifter enligt olika lagar också vid skötseln av andra lagstadgade uppgifter, om samma tjänsteleverantör tillhandahåller trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för olika trafikformer.

(ny)

3 §

Utlämnande av uppgifter via ett öppet gränssnitt

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande information i realtid i maskinläsbar form via

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ett öppet gränssnitt för att användas fritt för utförande av en uppgift som avses i 1 kap. 2 § 2 mom.

1) väderrapporter och -prognoser för trafiken,
2) information om trafikförhållanden,
3) resultat av trafikmängdsmätningar,
4) uppgifter om smidigheten i trafiken och restider,
5) uppgifter om störningar och undantagsförhållanden,

6) uppgifter om variabla hastighetsgränser samt om andra varierande trafikregler,

7) uppgifter om trafikmedlens position, om uppgifterna är tillgängliga,

8) annan i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) avsedd offentlig information som producerats med allmänna medel, om inte den myndighet som överlätit informationen förbjuder tillhandahållandet av den som öppen data.

Bestämmelser om regler för flödesplanering finns i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering. Bestämmelser om luftfartens vädertjänstleverantörers skyldighet att leverera väderinformation finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande statistiska information i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt:

1) historik om smidigheten i trafiken och om restider,

2) historik om trafikuppgifter och mätresultat,

3) historik om förhållanden,

4) övriga statistiska uppgifter.

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskrimi-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

nerande villkor. Till den delen tillhandahållandet av informationen grundar sig på ett avtal med Trafikverket eller någon annan myndighet ska informationen lämnas avgiftsfritt. För bearbetad information får en avgift som bestäms på företagsekonomiska grunder tas ut. Den öppna informationen ska vara i sådan form att skyddet för personuppgifter och affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras..

(ny)

4 §

Utlämnande av information till myndigheter och andra aktörer som sköter offentliga uppdrag

Oberoende av affärs- eller yrkeshemligheter är leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster skyldig att till myndigheter och till andra som sköter uppgifter enligt lag lämna ut sådan information som är nödvändig för att dessa ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter. Informationen lämnas ut avgiftsfritt via ett gränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

När det gäller flygtrafiken finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter i kommissionens i 3 § 2 mom. nämnda förordning om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering.

(ny)

5 §

Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska säkerställa att den information som den fått med stöd av 1 eller 2 § utan obefogat dröjsmål via gränssnittet avgiftsfritt står till förfogande för andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som enligt lag tillhandahåller tjänster av motsvarande slag, om inte den myndighet som lämnat ut informationen förbjudit eller begränsat utlämnandet av den.

Gällande lydelse

(ny)

Föreslagen lydelse

Leverantörerna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska vid utvecklandet av sina tjänster och system samt datainnehållet se till att dessa är interoperativa med andra motsvarande tjänster. Närmare bestämmelser om säkerställandet av interoperabiliteten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 §

Användning av informationen vid tillhandahållandet av mervärdestjänster

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får använda den information som denne fått med stöd av 1 och 2 § vid tillhandahållandet av andra tjänster än de lagstadgade tjänsterna, men vid tillhandahållandet av sådana tjänster får information inte utlämnas i strid med bestämmelserna i detta kapitel, och sekretessbelagd information får inte heller annars avslöjas i samband med tjänsten. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte heller utnyttja den sekretessbelagda information som denne fått med stöd av 2 § på ett sätt som skulle skada de företagsekonomiska intressena hos den aktör som lämnat ut informationen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2, 4 d och 18 §,
sådana de lyder i lag 1312/2016, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart,

2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den i 21 punkten avsedda arrenderade delen av Saima kanal,

3) *lotsningsbolaget* ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010),

4) *lotsplats* ett i sjökortet utprickat område i den del av en lotspliktig farled som mynnar i öppet hav eller på annat ställe i farleden där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum,

5) *allmän farled* en allmän farled enligt 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011),

6) *VTS-myndigheten* den VTS-myndighet som avses i 2 § 4 punkten i lagen om fartygstafikservice (623/2005),

7) *isbrytare* fartyg som används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),

8) *statsfartyg* örlogs-, gränsbevaknings-, polis- och tullfartyg samt fartyg som i annan än

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart,

2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den i 21 punkten avsedda arrenderade delen av Saima kanal,

3) *lotsningsbolaget* ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010),

4) *lotsplats* ett i sjökortet utprickat område i den del av den lotspliktiga farleden som mynnar i öppet hav eller på annat ställe i farleden där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum,

5) *allmän farled* en allmän farled enligt 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011),

6) *leverantör av fartygstafikservice* den *VTS-tjänsteleverantör* som avses i 2 § 5 punkten i lagen om fartygstafikservice (623/2005),

7) *isbrytare* fartyg som används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),

8) *statsfartyg* örlogs-, gränsbevaknings-, polis- och tullfartyg samt fartyg som i annan än

Gällande lydelse

handelssjöfart huvudsakligen används för statliga ändamål,

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

10) *automatiskt identifieringssystem (AIS)* ett sådant automatiskt identifieringssystem för fartyg som avses i bestämmelserna om navigationssäkerhet i kapitel V i SOLAS-konventionen,

11) *STCW-konventionen* 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar,

12) *fartygssimulator* en fartygssimulator som en läroanstalt eller yrkeshögskola som utvärderats i enlighet med STCW-konventionen använder inom utbildningen för sjöfolk,

13) *MARPOL-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

14) *IGC-koden* Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk,

15) *IMDG-koden* IMO:s kod för transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg,

16) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

17) *kondenserad gas* ämnen som avses i 19 kap. i IGC-koden och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form,

18) *skadliga flytande ämnen* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL-konventionen hör till klasserna X, Y eller Z,

19) *farligt gods i fast form i bulk* farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen,

20) *INF-gods* gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden,

Föreslagen lydelse

handelssjöfart huvudsakligen används för statliga ändamål,

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

10) *automatiskt identifieringssystem (AIS)* ett sådant automatiskt identifieringssystem för fartyg som avses i bestämmelserna om navigationssäkerhet i kapitel V i SOLAS-konventionen,

11) *STCW-konventionen* 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar,

12) *fartygssimulator* en fartygssimulator som en läroanstalt eller yrkeshögskola som utvärderats i enlighet med STCW-konventionen använder inom utbildningen för sjöfolk,

13) *MARPOL-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

14) *IGC-koden* Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk,

15) *IMDG-koden* IMO:s kod för transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg,

16) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

17) *kondenserad gas* ämnen som avses i 19 kap. i IGC-koden och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form,

18) *skadliga flytande ämnen* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL-konventionen hör till klasserna X, Y eller Z,

19) *farligt gods i fast form i bulk* farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen,

20) *INF-gods* gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden,

Gällande lydelse

21) *den arrenderade delen av Saima kanal* det område som berörs av fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygs-trafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012),

22) *Saima kanal* kanalområdet mellan Brusnitjnoje sluss nedre hamn i den arrenderade delen av Saima kanal och Mälkiä sluss övre hamn på finskt territorium,

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots.

4 d §

Drifthandbok

Lotsningsbolaget ska utarbeta och föra en drifthandbok som beskriver

- 1) tillhandahållandet av lotsningstjänster,
- 2) de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar,
- 3) samarbetet och utbytet av information med VTS-myndigheten när det gäller lotsning, och
- 4) åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden.

Drifthandboken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket för kännedom innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats.

18 §

Tillsyn

Kommunikationsministeriet sörjer för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten.

Trafiksäkerhetsverket övervakar efterlevnaden av andra bestämmelser i denna lag än 6 §.

VTS-myndigheten meddelar omedelbart Trafiksäkerhetsverket de avvikelser som den lägger märke till i fråga om iakttagandet av skyldigheten att anlita lots och användningen

Föreslagen lydelse

21) *den arrenderade delen av Saima kanal* det område som berörs av fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygs-trafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012),

22) *Saima kanal* kanalområdet mellan Brusnitjnoje sluss nedre hamn i den arrenderade delen av Saima kanal och Mälkiä sluss övre hamn på finskt territorium,

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots.

4 d §

Drifthandbok

Lotsningsbolaget ska utarbeta och föra en drifthandbok som beskriver

- 1) tillhandahållandet av lotsningstjänster,
- 2) de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar,
- 3) samarbetet och utbytet av information med *leverantören av fartygstrafikservice* när det gäller lotsning, och
- 4) åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden.

Drifthandboken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket för kännedom innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats.

18 §

Tillsyn

Kommunikationsministeriet sörjer för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten.

Trafiksäkerhetsverket övervakar efterlevnaden av andra bestämmelser i denna lag än bestämmelserna i 6 §.

Leverantören av fartygstrafikservice meddelar omedelbart Trafiksäkerhetsverket de avvikelser som den lägger märke till i fråga om iakttagandet av skyldigheten att anlita lots och

Gällande lydelse

av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt tillhandahållandet av lotsningstjänster.

Trafiksäkerhetsverket ska med hjälp av en teknisk anslutning lämna VTS-myndigheten uppdaterade uppgifter om styrbrev för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Trafiksäkerhetsverket kan meddela VTS-myndigheten undantag också på annat sätt än med hjälp av en teknisk anslutning.

Det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster ska i elektronisk form lämna VTS-myndigheten aktuella uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag. Bolaget ska meddela VTS-myndigheten avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten.

Föreslagen lydelse

användningen av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt tillhandahållandet av lotsningstjänster.

Trafiksäkerhetsverket ska med hjälp av en teknisk anslutning lämna *leverantören av fartygstrafikservice* uppdaterade uppgifter om styrbrev för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Trafiksäkerhetsverket kan meddela *leverantören av fartygstrafikservice* undantag också på annat sätt än med hjälp av en teknisk anslutning.

Det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster ska i elektronisk form lämna *leverantören av fartygstrafikservice* uppdaterade uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag. Bolaget ska meddela *leverantören av fartygstrafikservice* avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 1 kap. 2 §, 2 a kap. 1 och 3 § samt 11 kap. 1 och 2 §,
av dem 1 kap. 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 998/2014, 473/2016, 275/2017 och 628/2017 samt 2 a kap. 1 och 3 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 275/2017, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *MARPOL 73/78* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
- 2) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,
- 3) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,
- 4) *AFS-konventionen* internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, ingånget i London den 5 oktober 2001, jämte ändringar,
- 4 a) *barlastvattenkonventionen* den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar, (17.6.2016/473)
- 5) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om

1 kap

Allmänna bestämmelser

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *MARPOL 73/78-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,
- 2) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,
- 3) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,
- 4) *AFS-konventionen* internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, ingånget i London den 5 oktober 2001, jämte ändringar,
- 4 a) *barlastvattenkonventionen* den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, med senare ändringar,
- 5) *TBT-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 om

Gällande lydelse

förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,

5 a) *fartygsåtervinningsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG, (8.9.2017/628)

6) *territorialvatten*, inre territorialvatten och territorialhav de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),

7) *insjöområdet* sjöar, älvar, åar och kanaler,

8) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet,

9) *ekonomisk zon* det havsområde som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004),

10) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8"N genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna angivna inre territorialvattnen,

11) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL 73/78,

12) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten, med undantag av den trafik som avses i 13 punkten,

13) *inrikes fart* trafik mellan finländska hamnar; med inrikes fart jämföras trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och trafik mellan Vihrevoj och Viborg,

14) *fartyg* varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,

15) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk,

16) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen

Föreslagen lydelse

förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg,

5 a) *fartygsåtervinningsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG,

6) *territorialvatten*, inre territorialvatten och territorialhav de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956),

7) *insjöområdet* sjöar, älvar, åar och kanaler,

8) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet,

9) *ekonomisk zon* det havsområde som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004),

10) *Östersjöområdet* egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön, vilket begränsas av breddgraden 57°44,8'P genom Skagen i Skagerrak, inbegripet de av staterna angivna inre territorialvattnen,

11) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL 73/78,

12) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar och även en resa till sjöss från en hamn i Finland till en plats utanför Finlands territorialvatten, med undantag av den trafik som avses i 13 punkten,

13) *inrikes fart* trafik mellan finländska hamnar; med inrikes fart jämföras trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och trafik mellan Vihrevoj och Viborg,

14) *fartyg* varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar,

15) *oljetankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen för transport av olja i bulk, inklusive kombinationsfartyg samt kemikalietankfartyg, då de transporterar olja i bulk,

16) *kemikalietankfartyg* ett fartyg vars lastrum är byggda eller ombyggda huvudsakligen

Gällande lydelse

för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

17) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med passagerare avser alla personer med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och barn som inte fyllt ett år,

18) *fritidsbåt* ett fartyg avsett för sport eller rekreation, oavsett fartygets typ eller drivkraft,

19) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,

20) *insjöfartyg* ett fartyg som särskilt är avsett att användas på en inre vattenväg i enlighet med rådets direktiv 82/714/EEG om tekniska föreskrifter för fartyg i insjöfart, inbegripet alla fartyg som medför ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar i enlighet med nämnda direktiv,

21) *försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en saklig rulla eller dess motsvarighet,

22) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/1982),

23) *fartygsavfall* allt avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift, inklusive oljigt avfall från maskinrummet, toalettavfall och fast avfall; fartygsavfall omfattar dock inte lastrester,

24) *skadligt ämne* olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall; om ett skadligt ämne blandas med ett ämne som inte är skadligt, anses även blandningen vara ett skadligt ämne,

25) *lastrester* sådana lastrester i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lastats eller lossats, (5.5.2017/275)

26) *utsläpp i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78* varje utsläpp av skadliga ämnen

Föreslagen lydelse

för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, inklusive oljetankfartyg, då de transporterar skadliga flytande ämnen i bulk,

17) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med passagerare avser alla personer med undantag av befälhavaren, medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov, och barn som inte fyllt ett år,

18) *fritidsbåt* ett fartyg avsett för sport eller rekreation, oavsett fartygets typ eller drivkraft,

19) *fiskefartyg* ett fartyg som utrustats eller kommersiellt används för fiske eller fångst av andra organiska resurser i havet,

20) *insjöfartyg* ett fartyg som särskilt är avsett att användas på en inre vattenväg i enlighet med rådets direktiv 82/714/EEG om tekniska föreskrifter för fartyg i insjöfart, inbegripet alla fartyg som medför ett fartcertifikat för gemenskapens inre vattenvägar i enlighet med nämnda direktiv,

21) *försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg* ett fartyg som är försett med tydliga nationalitetsbeteckningar och som är under befäl av en av försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet på behörigt sätt utsedd person vars namn är upptaget i en saklig rulla eller dess motsvarighet,

22) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/1982),

23) *fartygsavfall* allt avfall som uppstår vid ett fartygs normala drift, inklusive oljigt avfall från maskinrummet, toalettavfall och fast avfall; fartygsavfall omfattar dock inte lastrester,

24) *skadligt ämne* olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall; om ett skadligt ämne blandas med ett ämne som inte är skadligt, anses även blandningen vara ett skadligt ämne,

25) *lastrester* sådana lastrester i fartygets lastrum som ska avlägsnas som avfall efter att lasten har lossats,

26) *utsläpp i enlighet med artikel 2 i MARPOL 73/78* varje utsläpp av skadliga ämnen

Gällande lydelse

från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning; med utsläpp avses inte i denna lag dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbotten eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,

27) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamenheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,

28) *olja* mineralolja i alla dess former inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

29) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,

30) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck),

31) *skadligt flytande ämne* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL 73/78 hör till klasserna X, Y och Z,

32) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,

33) *preparat* blandningar av ett eller flera ämnen,

34) *toalettavfall*

a) avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toaletterum,

b) avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar,

c) uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och

d) annat avloppsvatten som är blandat med sådant avfall,

35) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,

Föreslagen lydelse

från fartyg, oavsett om de genererats obemärkt eller orsakats av undanröjande av avfall, läckage, utpumpning eller uttömning; med utsläpp avses inte i denna lag dumpning av avfall från land, ämnen som uppkommer i samband med utvinning av mineraler från havsbotten eller utsläpp av skadliga ämnen i samband med behörig vetenskaplig forskning i syfte att minska eller kontrollera förorening,

27) *miljöförstöring* att vattnets tillstånd förändras så att detta äventyrar människans hälsa, skadar de levande naturtillgångarna och livet i vattnen, ställer hinder för fisket eller annat berättigat nyttjande av vattenområdena, försämrar vattnets bruksegenskaper, minskar trivsamenheten eller orsakar därmed jämförbara olägenheter, eller skada på luftkvaliteten eller klimatet till följd av normal drift av fartyg, exempelvis den skada som kväve och svavel från motoravgaser eller den skada som ozonnedbrytande ämnen orsakar,

28) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

29) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja,

30) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck),

31) *skadligt flytande ämne* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL 73/78 hör till klasserna X, Y och Z,

32) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade,

33) *preparat* blandningar av ett eller flera ämnen,

34) *toalettavfall*

a) avloppsvatten och annat avfall från toaletter, pissoarer och golvbrunnar i toaletterum,

b) avloppsvatten från sjukvårdsutrymmen via tvättställ, badkar och golvbrunnar,

c) uttömningar från utrymmen där det finns levande djur, och

d) annat avloppsvatten som är blandat med sådant avfall,

35) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt,

Gällande lydelse

36) *fast avfall* alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor till MARPOL 73/78 än bilaga V; till fast avfall hör inte sådan färsk fisk eller delar av färsk fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling som inbegriper transport av fisk, även skaldjur, till fiskodlingsanstalter och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling, (5.5.2017/275)

37) *luftförorenande ämne* sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL 73/78 i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö,

38) *bränsle* brännolja som används i fartygets huvudmotorer eller hjälpmotorer,

39) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Finlands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga för export i ett fartygs lasttankar,

40) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,

41) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMB-typ i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt, (28.11.2014/998)

42) *marin gasolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMX-, DMA- och DMZ-typer i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt, (28.11.2014/998)

Föreslagen lydelse

36) *fast avfall* alla slag av mat-, hushålls- och driftavfall, alla slag av plaster, lastrester, aska från förbränningsugn, matolja, fiskeredskap och djurkroppar som uppstår under ett fartygs normala drift och som måste avlägsnas från fartyget kontinuerligt eller periodvis, med undantag av de ämnen som definieras eller finns förtecknade i andra bilagor än bilaga V till MARPOL 73/78; till fast avfall hör inte färsk fisk och delar av sådan fisk som erhållits som följd av fiskeverksamhet som idkats under resans lopp eller till följd av sådan fiskodling, som inbegriper transport av fisk, även skaldjur, till fiskodlingsanstalten och transport av fångad fisk, även skaldjur, från sådana anstalter till kusten för förädling,

37) *luftförorenande ämne* sådana ämnen som regleras i bilaga VI till MARPOL 73/78 i syfte att förhindra luftförorening och som har skadlig effekt på luft, vatten och annan miljö,

38) *bränsle* brännolja som används i fartygets huvudmotorer eller hjälpmotorer,

39) *utsläppande på marknaden* att var som helst inom områden som omfattas av Finlands jurisdiktion mot betalning eller gratis leverera marina bränslen för distribution eller till användare av bränslen eller göra bränslena tillgängliga för dem för förbränning ombord, dock inte att tillhandahålla marina bränslen eller göra dem tillgängliga för export i ett fartygs lasttankar,

40) *marina bränslen* alla på råolja baserade flytande bränslen som används eller som är avsedda att användas ombord på ett fartyg, inbegripet de bränslen som definieras i standarden ISO 8217,

41) *marin dieselolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMB- och DMC-typer i tabell I i standarden ISO 8217,

42) *marin gasolja* alla marina bränslen vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för DMX- och DMA-typer i tabell I i ISO 8217,

Gällande lydelse

43) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL 73/78,

44) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn,

45) *utsläppsminskningssmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,

46) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga påväxt av oönskade organismer,

46 a) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning, (17.6.2016/473)

46 b) *hantering av barlastvatten* sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment, (17.6.2016/473)

46 c) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg, (17.6.2016/473)

47) *VTS-myndighet* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda enhet vid Trafikverket som upprätthåller fartygstrafikservicen,

47a) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), (17.6.2016/473)

48) *reguljär trafik* att ett fartyg upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och

Föreslagen lydelse

43) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL 73/78,

44) *fartyg i hamn* ett fartyg som är vederbörligt förtöjt eller ligger för ankar i en finsk hamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn,

45) *utsläppsminskningssmetod* utrustning, material, anordning eller anläggning som installeras på ett fartyg, eller ett annat förfarande, alternativt bränsle eller metod för att uppfylla bestämmelserna och som används som alternativ till marint bränsle med låg svavelhalt enligt kraven i bilaga VI till MARPOL 73/78 och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen och som kan verifieras och bedömas kvantitativt och vars iakttagande kan övervakas,

46) *påväxthindrande system* beläggning, målarfärg, ytbehandling, yta eller anordning som används på ett fartyg för att minska eller förebygga påväxt av oönskade organismer,

46 a) *barlastvatten* vatten och däri flytande materia som transporteras i ett fartyg för att kunna reglera fartygets trim, krängning, djupgående, stabilitet eller skrovspänning,

46 b) *hantering av barlastvatten* sådana mekaniska, fysikaliska, kemiska och biologiska processer, som genomförs antingen separat eller kombinerat för att avlägsna, oskadliggöra eller undvika intag eller utsläpp av skadliga vattenlevande organismer och patogener i barlastvatten och sediment,

46 c) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg,

47) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänsteleverantör som tillhandahåller fartygstrafikservice,

47 a) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1689/2009),

48) *reguljär trafik* att ett fartyg upprepat går i trafik enligt en tidtabell eller på en på förhand bestämd rutt mellan angivna hamnar och

Gällande lydelse

minst en gång varannan vecka anlöper en finsk hamn som ligger vid den rutt för vilken det ansöks om undantag avseende den obligatoriska avlämningen,

49) *hamn* en plats eller ett geografiskt område med sådan utrustning att där huvudsakligen kan tas emot fartyg, inklusive fiskefartyg och fritidsbåtar, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små,

50) *hamninnehavare* den som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen.

Föreslagen lydelse

minst en gång varannan vecka anlöper en finsk hamn som ligger vid den rutt för vilken det ansöks om undantag avseende den obligatoriska avlämningen,

49) *hamn* en plats eller ett geografiskt område med sådan utrustning att där huvudsakligen kan tas emot fartyg, inklusive fiskefartyg och fritidsbåtar, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små,

50) *hamninnehavare* den som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen.

2 a kap

Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

1 §

Områden som anvisats för STS-operationer

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Trafiksäkerhetsverket efter förhandlingar med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och den i lagen om fartygsservice avsedda VTS-myndigheten de områden som avses i 1 mom. och för en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som nämns i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljö förbjuda en planerad enskild STS-operation.

2 a kap

Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat

1 §

Områden som anvisats för STS-operationer

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (STS-operation) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Trafiksäkerhetsverket efter förhandlingar med Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Tullen och den i lagen om fartygsservice avsedda *leverantören av fartygstrafikservice* de områden som avses i 1 mom. och för en förteckning över dessa. Innan områdena utses ska berörda intressentgrupper höras.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl och efter att ha hört de myndigheter som avses i 2 mom. bevilja undantag från bestämmelserna i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl som hänför sig till skyddet av den marina miljö förbjuda en planerad enskild STS-operation.

Gällande lydelse

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på STS-operationer som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

3 §

Skyldighet att göra förhandsanmälan om STS-operationer

Fartygets fartygsoperatör, ägare, agent eller befälhavare ska anmäla

1) till Tullen om sin plan att utföra en STS-operation på finskt vattenområde via det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice,

2) till VTS-myndigheten om en STS-operation som utförs i Finlands ekonomiska zon, på det sätt som anges i 1 punkten.

Den anmälan som avses i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade STS-operationen. Anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78.

Om alla uppgifter enligt bilaga I till MARPOL 73/78 i ett undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad STS-operation, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten, minst 48 timmar före den planerade STS-operationen underrätta de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra operationen. De uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt.

Tullen och VTS-myndigheten ska förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som nämns i 1 § 2 mom. När det gäller STS-operationer som utförs på finskt vattenområde iakttas dessutom för Tullens del bestämmelserna i 22 a § i lagen om fartygstrafikservice. När det gäller STS-operationer

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på STS-operationer som behövs för att trygga fartygs säkerhet eller rädda människoliv till sjöss, eller när de utförs för att avvärja vissa föroreningstillbud i syfte att minska skadan av miljöförorening.

3 §

Skyldighet att göra förhandsanmälan om STS-operationer

Fartygets fartygsoperatör, ägare, agent eller befälhavare ska anmäla

1) till Tullen om sin plan att utföra en STS-operation på finskt vattenområde via det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice,

2) till *leverantören av fartygstrafikservice* om sin plan att utföra en STS-operation inom Finlands ekonomiska zon på det sätt som avses i 1 punkten.

Den anmälan som avses i 1 mom. ska göras i god tid och minst 48 timmar före den planerade STS-operationen. Anmälan ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78.

Om alla uppgifter enligt bilaga I till MARPOL 73/78 i ett undantagsfall inte finns tillgängliga minst 48 timmar före en planerad STS-operation, ska det oljetankfartyg som lossar oljelasten, minst 48 timmar före den planerade STS-operationen underrätta de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra operationen. De uppgifter som anges i bilaga I till MARPOL 73/78 ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt.

Tullen och *leverantören av fartygstrafikservice* ska förmedla informationen om anmälan om en STS-operation till Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som nämns i 1 § 2 mom. När det gäller STS-operationer som utförs på finskt vattenområde iakttas dessutom för bestämmelserna i 22 a § i lagen om far-

Gällande lydelse

som utförs i en ekonomisk zon iakttas bestämmelserna om VTS-myndigheten i den lagen.

11 kap.

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om olja har kommit ut i vattnet från ett fartyg eller om fara för oljeläckage hotar då ett fartyg stöter på grund eller kolliderar, får maskinfel eller något annat haveri inträffar, ska fartygets befälhavare omedelbart anmäla oljeskadan eller faran för en sådan till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten. Befälhavare för finska fartyg ska underrätta den närmaste kuststatens myndigheter om oljeskador och fara för oljeskada utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon. Befälhavaren ska dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg i Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska han eller hon anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten eller, utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är han eller hon skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

Föreslagen lydelse

tygstrafikservice och när det gäller STS-operationer som utförs i en ekonomisk zon iakttas bestämmelserna om *leverantören av fartygstrafikservice* i den lagen.

11 kap.

Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

1 §

Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om olja har kommit ut i vattnet från ett fartyg eller om fara för oljeläckage hotar då ett fartyg stöter på grund eller kolliderar, får maskinfel eller något annat haveri inträffar, ska fartygets befälhavare omedelbart anmäla oljeskadan eller faran för en sådan till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller *leverantören av fartygstrafikservice*. Befälhavare för finska fartyg ska underrätta den närmaste kuststatens myndigheter om oljeskador och fara för oljeskada utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon. Befälhavaren ska dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg i Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon olja på vattnet i en så stor mängd att det med hänsyn till väderleken och andra förhållanden föreligger risk för oljeskada, ska han eller hon anmäla sin iakttagelse till den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller *leverantören av fartygstrafikservice* eller, utanför finskt vattenområde och Finland ekonomiska zon, till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Gör någon som hör till fartygets besättning eller befäl motsvarande iakttagelse, är han eller hon skyldig att anmäla saken till fartygets befälhavare.

Gällande lydelse

Fartygets befälhavare behöver ändå inte göra en anmälan enligt 2 mom., om det är uppenbart att de myndigheter som nämns i det momentet redan har fått information om det inträffade..

2 §

Anmälan av utsläpp av andra skadliga ämnen eller fara för sådana utsläpp och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om ett fartyg på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon orsakar utsläpp till vatten av ett annat skadligt ämne än olja, ska fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten om fartyget, dess tillstånd, position och last och om händelsens art och dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.

I fråga om ett fartyg vars längd är minst 15 meter är befälhavaren skyldig att underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller VTS-myndigheten om de omständigheter som avses i 1 mom. även i situationer där utsläpp inte har ägt rum, men risk för utsläpp föreligger. Detta gäller när fartyget har lidit skada, fartygets last har förskjutits eller fartygets maskineri eller utrustning har skadats på ett sätt som försämrar förutsättningarna för en säker navigering.

Utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon ska befälhavaren på ett finskt fartyg göra anmälan som avses i 1 och 2 mom. till myndigheterna i närmaste kuststat.

Om fartygets befälhavare är förhindrad att göra en anmälan som avses i denna paragraf, ska fartygets ägare, befraktare, användare eller trafikidkare eller deras ombud ta på sig ansvaret för befälhavarens anmälningskyldighet.

Föreslagen lydelse

Fartygets befälhavare behöver ändå inte göra en anmälan enligt 2 mom., om det är uppenbart att de myndigheter som nämns i det momentet redan har fått information om det inträffade.

2 §

Anmälan av utsläpp av andra skadliga ämnen eller fara för sådana utsläpp och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder

Om ett fartyg på finskt vattenområde eller i Finlands ekonomiska zon orsakar utsläpp till vatten av ett annat skadligt ämne än olja, ska fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller *leverantören av fartygstrafikservice* om fartyget, dess tillstånd, position och last och om händelsens art och dessutom vidta sådana omedelbara bekämpningsåtgärder som han eller hon skäligen kan förutsättas vidta.

I fråga om ett fartyg vars längd är minst 15 meter är befälhavaren skyldig att underrätta den behöriga sjöräddningscentralen, sjöräddningsundercentralen, nödcentralen eller *leverantören av fartygstrafikservice* om de omständigheter som avses i 1 mom. även i situationer där utsläpp inte har ägt rum, men risk för utsläpp föreligger. Detta gäller när fartyget har lidit skada, fartygets last har förskjutits eller fartygets maskineri eller utrustning har skadats på ett sätt som försämrar förutsättningarna för en säker navigering.

Utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon ska befälhavaren på ett finskt fartyg göra anmälan som avses i 1 och 2 mom. till myndigheterna i närmaste kuststat.

Om fartygets befälhavare är förhindrad att göra en anmälan som avses i denna paragraf, ska fartygets ägare, befraktare, användare eller trafikidkare eller deras ombud ta på sig ansvaret för befälhavarens anmälningskyldighet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 4, 11 a, 14 och 24 §,
av dem 4 § sådan den lyder i lagarna 1660/2009 och 752/2014, 11 a och 24 § sådana de lyder
i lag 1660/2009 och 14 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 597/2005, 1250/2005,
1660/2009, 429/2014, 752/2014, 865/2014 och xx/2018 (RP 145/2017 rd), som följer:

Gällande lydelse

4 §

Övriga myndigheter och aktörer som deltar i sjöräddning

Nödcentralverket, Meteorologiska institutet, det lokala räddningsväsendet som avses i räddningslagen (379/2011), Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, polisen, försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, Tullen och miljömyndigheterna (övriga sjöräddningsmyndigheter) är utöver gränsbevakningsväsendet skyldiga att utan ersättning delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om det är motiverat med tanke på de uppgifter som ingår i deras verksamhetsområden eller om det är behövligt med beaktande av hur allvarligt det kritiska läget är eller dess särskilda karaktär, och utförandet av uppgiften inte avsevärt äventyrar myndighetens utförande av någon annan viktig lagstadgad uppgift.

De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

1) nödcentralverket deltar, enligt vad som avtalas separat, i alarmeringen av efterspannings- och räddningsenheter och av personal som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten,

2) Trafiksäkerhetsverket ansvarar för fartygssäkerheten och utvecklandet av den och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande,

Föreslagen lydelse

4 §

Övriga myndigheter och aktörer som deltar i sjöräddning

Nödcentralverket, Meteorologiska institutet, det lokala räddningsväsendet som avses i räddningslagen (379/2011), Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, polisen, försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, Tullen och miljömyndigheterna (övriga sjöräddningsmyndigheter) är utöver Gränsbevakningsväsendet skyldiga att utan ersättning delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om det är motiverat med tanke på de uppgifter som ingår i deras verksamhetsområden eller om det är behövligt med beaktande av hur allvarligt det kritiska läget är eller dess särskilda karaktär, och utförandet av uppgiften inte avsevärt äventyrar myndighetens utförande av någon annan viktig lagstadgad uppgift.

De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

1) Nödcentralverket deltar, enligt vad som avtalas separat, i alarmeringen av efterspannings- och räddningsenheter och av personal som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten,

2) Trafiksäkerhetsverket ansvarar för fartygssäkerheten och utvecklandet av den och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande,

Gällande lydelse

3) Meteorologiska institutet ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande och tillhandahåller för gränsbevakningsväsendet de väder- och havstjänster som sjöräddningstjänsten behöver,

4) Trafikverket upprätthåller den fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande

5) det lokala räddningsväsendet, polisen och Tullen deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande; det lokala räddningsväsendet deltar i den specialutbildade insatsstyrkan till sjöss om det regionala räddningsväsendet och gränsbevakningsväsendet särskilt har avtalat om detta, (19.9.2014/752)

6) försvarsmakten övervakar, i samband med övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och kritiska lägen samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa sin särskilda sakkunskap, personal och materiel till förfogande,

7) social- och hälsovårdsmyndigheterna svarar för organisering av akutvårdstjänsten och för tillhandahållandet av telemedicinsk rådgivning,

8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organisering av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om bekämpning av oljeskador, och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande.

En leverantör av flygtrafikledningstjänster enligt luftfartslagen (1194/2009) ska till den del denna har ändamålsenlig sakkunskap, personal och materiel inom sitt verksamhetsområde utan ersättning delta i utvecklandet av

Föreslagen lydelse

3) Meteorologiska institutet ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande och tillhandahåller för Gränsbevakningsväsendet de väder- och havstjänster som sjöräddningstjänsten behöver,

4) *Trafikverket ansvarar för ordnandet av den fartygstrafikservice som avses i lagen om fartygstrafikservice (623/2005), tillställer Gränsbevakningsväsendet en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken och verkställer med hjälp av leverantören av fartygstrafikservice Gränsbevakningsväsendets beslut om fartygstrafiken samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande,*

5) det lokala räddningsväsendet, polisen och Tullen deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och materiel till förfogande; det lokala räddningsväsendet deltar i den specialutbildade insatsstyrkan till sjöss om det regionala räddningsväsendet och Gränsbevakningsväsendet särskilt har avtalat om detta,

6) försvarsmakten övervakar, i samband med övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och farliga situationer samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa sin särskilda sakkunskap, personal och materiel till förfogande,

7) social- och hälsovårdsmyndigheterna svarar för organisering av akutvårdstjänsten och för tillhandahållandet av telemedicinsk rådgivning,

8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organisering av bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om bekämpning av oljeskador, och ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till Gränsbevakningsväsendets förfogande.

En leverantör av flygtrafikledningstjänster enligt lufttrafiklagen (864/2014) *och en leverantör av fartygstrafikservice* ska till den del denna har ändamålsenlig sakkunskap, personal och materiel inom sitt verksamhetsområde

Gällande lydelse

samarbetet inom sjöräddningstjänsten, i upprätthållandet av beredskapen inom sjöräddningstjänsten samt i efterspanings- och räddningsverksamheten.

Samarbetets omfattning fastställs närmare i ett avtal mellan gränsbevakningsväsendet och leverantören av flygtrafikledningstjänster.

Andra än ovan avsedda statliga myndigheter, bolag och inrättningar ställer utan ersättning på begäran sin sakkunskap, personal och materiel till gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande till den del det behövs för beredskapsplaneringen och i kritiska lägen.

11 a §

Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde

Sjöräddningsledaren får tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya kritiska lägen.

Beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområde på ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice fattas av VTS-myndigheten på framställning av sjöräddningsledaren.

Sjöräddningsledaren kan be Luftfartsverket att inom ramen för verkets behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten..

Föreslagen lydelse

utan ersättning delta i utvecklandet av samarbetet inom sjöräddningstjänsten, i upprätthållandet av beredskapen inom sjöräddningstjänsten samt i efterspanings- och räddningsverksamheten. Samarbetets omfattning kan fastställas närmare i ett avtal mellan Gränsbevakningsväsendet och leverantören av flygtrafikledningstjänster samt leverantören av fartygstrafikservice.

Andra än ovan avsedda statliga myndigheter, bolag och inrättningar ställer utan ersättning på begäran sin sakkunskap, personal och materiel till Gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande till den del det behövs för beredskapsplaneringen och i kritiska lägen.

11 a §

Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde

Sjöräddningsledaren får tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya kritiska lägen.

Beslut om avspärrande av efterspanings- och räddningsområde på ett i lagen om fartygstrafikservice avsett VTS-område som sjöräddningsledaren fattat med stöd av 1 mom. verkställs i fråga om fartygstrafiken av leverantören av fartygstrafikservice.

Sjöräddningsledaren kan be leverantören av flygtrafikledningstjänster att inom ramen för sin behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.

Gällande lydelse

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

Gränsbevakningsväsendet har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av övriga sjöräddningsmyndigheter få uppgifter som behövs i planeringen av sjöräddningstjänsten och som gäller den nämnda myndighetens aktionsberedskap och placering samt beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter i fråga om personalen. Gränsbevakningsväsendet har rätt att få motsvarande uppgifter av Luftfartsverket samt att överlåta uppgifter till Luftfartsverket.

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

1) uppgifter om fordon och deras ägare eller innehavare ur fordons- och körkortsregistren i det datasystem för vägtrafiken som Trafiksäkerhetsverket för och ur Ålands landskapsregerings fordonsregister,

2) uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur nödcentralsdatasystemet, inbegripet polisens uppdragsregister, behövliga uppgifter med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet samt beredskaps- och positionsuppgifter om de myndighetsenheter som är verksamma till havs,

3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens automatiska nödradiosändare som förs av Kommunikationsverket,

4) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik av de kommunala hamnverken,

5) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,

Föreslagen lydelse

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter samt av leverantören av fartygstrafikservice och leverantören av flygtrafikledningstjänster

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av övriga sjöräddningsmyndigheter få uppgifter som behövs i planeringen av sjöräddningstjänsten och som gäller den nämnda myndighetens aktionsberedskap och placering samt beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter i fråga om personalen. *Gränsbevakningsväsendet har rätt att få motsvarande uppgifter av leverantören av fartygstrafikservice och leverantören av lufttrafikledningstjänster samt att överlåta uppgifter till leverantören av fartygstrafikservice och leverantören av flygtrafikledningstjänster.*

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 Ålands landskapsregerings fordonsregister,

2) uppgifter om nödmeddelanden och kritiska lägen ur nödcentralsdatasystemet, inbegripet polisens uppdragsregister, behövliga uppgifter med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet samt beredskaps- och positionsuppgifter om de myndighetsenheter som är verksamma till havs,

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,

4) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik av de kommunala hamnverken,

5) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,

Gällande lydelse

6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets farkostregister och fritidsbåtsregistret vid registermyndigheten i landskapet Åland,

7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur Trafiksäkerhetsverkets och Ålands landskapsregerings fartygsregister samt ur andra register som Trafiksäkerhetsverket för,

8) uppgifter om fartygstrafiken ur Trafikverkets fartygstrafikservicesystem och uppgifter om övervakningen av havsområdet från försvarsmakten,

9) uppgifter om radioanläggningars läge av Kommunikationsverket och uppgifter om radioanläggningar och deras ägare och innehavare ur registret över radiotillstånd,

10) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem samt behövliga uppgifter med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet,

11) de uppgifter från Befolkningsregistercentralen som avses i 13–17 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009),

12) behövliga uppgifter ur polisens personregister med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet.

Uppgifter i gränsbevakningsväsendets funktionella informationssystem, som avses i 3 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005), kan i kritiska lägen vid behov användas för organisering av efterspanings- och räddningsåtgärder.

24 §

Myndigheter som svarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten

Föreslagen lydelse

6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och fritidsbåtsregistret vid registermyndigheten i landskapet Åland,

7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och Ålands landskapsregerings fartygsregister,

8) *uppgifter om fartygstrafiken ur det fartygstrafikservicesystem som förvaltas av leverantören av fartygstrafikservice och uppgifter om luftfartygstrafiken av leverantören av lufttrafikledningstjänster samt uppgifter om övervakningen av havsområdet från försvarsmakten,*

9) uppgifter om radioanläggningars läge av Kommunikationsverket och uppgifter om radioanläggningar och deras ägare och innehavare ur registret över radiotillstånd,

10) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem samt behövliga uppgifter med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet,

11) de uppgifter från Befolkningsregistercentralen som avses i 13–17 § i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009),

12) behövliga uppgifter ur polisens personregister med tanke på en persons egen säkerhet eller säkerheten i arbetet,

13) uppdaterad lägesbild för fartygstrafiken av Trafikverket.

Uppgifter i Gränsbevakningsväsendets funktionella informationssystem, som avses i 3 § i lagen om behandling av personuppgifter vid Gränsbevakningsväsendet (579/2005), kan i kritiska lägen vid behov användas för organisering av efterspanings- och räddningsåtgärder.

24 §

Myndigheter som svarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten

Gällande lydelse

Utöver de uppgifter som anges i 3 § svarar gränsbevakningsväsendet också för sjöräddningstjänstens radiokommunikation i kritiska lägen och för upprätthållandet av beredskapen för den. Trafikverket svarar för varningar och meddelanden som hänför sig till säkerheten inom sjöfarten och för nödradiotrafiken på Saimenområdet.

Föreslagen lydelse

Utöver de uppgifter som anges i 3 § svarar Gränsbevakningsväsendet också för sjöräddningstjänstens radiokommunikation i kritiska lägen och för upprätthållandet av beredskapen för den. Trafikverket svarar för varningar och meddelanden som hänför sig till sjösäkerheten och för nödradiotrafiken på Saimenområdet. *Trafikverket ordnar det operativa upprätthållandet av systemet med varningar och meddelanden som hänför sig till sjösäkerheten och till nödradiotrafiken på Saimenområdet antingen själv eller upphandlar det hos en leverantör av fartygstrafikservice.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i räddningslagen (379/2011) 89 a §, sådan den lyder i lag xx/2018 (RP 18/2018 rd),
som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

(ny)

89 a §

Rätt för den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor att få uppgifter

Den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor har trots sekretessbestämmelserna rätt att avgiftsfritt av de myndigheter som deltar i eller ger handräckning för räddningsverksamheten få uppgifter som behövs för planeringen av räddningsverksamheten och som gäller dessa myndigheters aktionsberedskap och beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter för personalen samt sådana uppgifter om de register som avses i 91–94 § i räddningslagen som är nödvändiga för planeringen av räddningsverksamheten.

I farliga situationer har den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador och fartygskemikalieolyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador och fartygskemikalieolyckor enligt följande:

1) uppgifter om nödmeddelanden om skadan eller olyckan och uppgifter om farliga situationer ur nödcentralsdatasystemet,

2) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik ur hamnverkets datasystem,

3) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,

4) uppgifter om båtar samt deras ägare och innehavare ur det register för trafik- och transport som Trafiksäkerhetsverket för och

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

det fritidsbåtsregister som registermyndigheten i landskapet Åland för,

5) uppgifter om fartyg samt deras ägare och innehavare ur det trafik- och transportregister som Trafiksäkerhetsverket för och det fartygsregister som Statens ämbetsverk på Åland för,

6) uppgifter om fartygstrafiken ur det fartygstrafikservicesystem som förvaltas av leverantören av fartygstrafikservice och uppgifter om övervakningen av havsområdet från försvarsmakten,

7) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem,

8) uppgifter om nödmeddelanden och farliga situationer ur Gränsbevakningsväsendets sjöräddningsregister, och

9) uppgifter om ägare och innehavare av fastigheter samt uppgifter om fastighetsindelningen ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem.

I farliga situationer har den myndighet som leder räddningsverksamheten vid oljeskador på land trots sekretessbestämmelserna rätt att avgiftsfritt få uppgifter som behövs för bekämpningen av oljeskador enligt följande:

1) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur Tullens datasystem,

2) uppgifter om arten av företagens verksamhet och mängderna farliga kemikalier och explosiva varor ur det register som avses i 130 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor och som förs av Säkerhets- och kemikalieverket,

3) uppgifter om ägare och innehavare av fastigheter samt uppgifter om fastighetsindelningen ur Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem.

Uppgifterna får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars elektroniskt.

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

Lag **om ändring av järnvägslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till järnvägslagen (304/2011) en ny 19 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap

Förvaltning av bannät

(ny)

19 a §

*Bannätsförvaltarens möjlighet att delegera
sina uppgifter*

Bannätsförvaltaren får delegera en del av sina uppgifter till en utomstående tjänsteleverantör under förutsättning att denne inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som utövar ett bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag.

Bannätsförvaltaren ska se till att delegeringen av uppgifter inte resulterar i uppkomsten av intressekonflikter och att konfidentialiteten av kommersiellt känsliga uppgifter garanteras.

Bannätsförvaltaren bär dock alltid ansvaret också för de uppgifter som den delegerat till en utomstående tjänsteleverantör.

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

Lag

om ändring av 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) 16 §
som följer:

Gällande lydelse

16 §

Anmälningssplikt

En myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats ska utan dröjsmål underrätta Olycksutredningscentralen, om händelsen enligt myndighetens bedömning kan bli föremål för utredning enligt denna lag.

Anmälningsspliktiga är även

- 1) Trafiksäkerhetsverket,
- 2) Trafikverket,
- 3) regionförvaltningsverken,
- 4) andra säkerhetsövervakande myndigheter inom myndighetens eget verksamhetsområde,
- 5) den som har tagit emot en anmälan om en olycka eller ett tillbud,
- 6) en juridisk person som är inblandad i en olycka eller ett tillbud som har inträffat i sådan trafik som avses i 2 § 1 mom. 2–4 punkten eller som uppenbart lider skada av en sådan olycka.

En domstol som har tagit emot en sådan anmälan av en fartygsbefälhavare om sjöförklaring som avses i 18 kap. 7 § 2 mom. i sjölagen (674/1994) ska utan dröjsmål förmedla anmälan till Olycksutredningscentralen och ge centralen tillfälle att delta i sjöförklaringsmanträdet och att där ställa frågor.

Föreslagen lydelse

16 §

Anmälningssplikt

En myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats ska utan dröjsmål underrätta Olycksutredningscentralen, om händelsen enligt myndighetens bedömning kan bli föremål för utredning enligt denna lag.

Anmälningsspliktiga är även

- 1) Trafiksäkerhetsverket,
- 2) Trafikverket,
- 3) regionförvaltningsverken,
- 4) andra säkerhetsövervakande myndigheter inom myndighetens eget verksamhetsområde,
- 5) den som har tagit emot en anmälan om en olycka eller ett tillbud,
- 6) en juridisk person som är inblandad i en olycka eller ett tillbud som har inträffat i sådan trafik som avses i 2 § 1 mom. 2–4 punkten eller som uppenbart lider skada av en sådan olycka,

7) en juridisk person som sörjer för tillhandahållandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i enlighet med 1 avd. 1 kap. 2 § 10 punkten i lagen om transportservice.

En domstol som har tagit emot en sådan anmälan av en fartygsbefälhavare om sjöförklaring som avses i 18 kap. 7 § 2 mom. i sjölagen (674/1994) ska utan dröjsmål förmedla anmälan till Olycksutredningscentralen och ge centralen tillfälle att delta i sjöförklaringsmanträdet och att där ställa frågor.

Denna lag träder i kraft den 20 ..