

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice, lagen om offentlig upphandling och koncession, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, lagen om Transport- och kommunikationsverket, lagen om tryckbärande anordningar samt lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster ändras.

Genom de ändringar som föreslås i lagen om transportservice förverkligas målet att främja digitaliseringen av trafiken och logistiken i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. Genom de föreslagna ändringarna möjliggörs anskaffning av den tjänst för mobilitetsinformation som Transport- och kommunikationsverket svarar för av Traffic Management Finland Ab, och främjas en hållbar och rättvis digitalisering av transportsystemet. Därtill preciseras bestämmelserna om fartygspersonalens behörighet och bemyndigandena att utfärda förordningar och meddela föreskrifter. Bestämmelserna om statsunderstöd förtydligas och befogenheterna för närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter utökas. Förfarandet för sökande av ändring i myndigheters beslut om godkännande preciseras och de bestämmelser genom vilka verksamhet som omfattas av beslut om godkännande kan återkallas eller avbrytas förtydligas. Till lagen fogas temporärt bestämmelser för beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19. Därtill föreslås det att lagens kapitelnumrering ändras till löpande på det sätt som förutsätts i riksdagens uttalande.

Med de ändringar som i propositionen föreslås i lagen om transportservice och i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg genomförs nationellt två EU-direktiv.

I lagen om transportservice, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och i lagen om Transport- och kommunikationsverket görs dessutom andra förtydligande ändringar som underlättar tolkningen, samt tekniska korrigeringar. Det föreslås att i lagen om offentlig upphandling och koncession, i lagen om tryckbärande anordningar och i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster görs ändringar i laghänvisningarna till lagen om transportservice.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2021. Det föreslås att 18 a §, 109 § 4 mom. och 179 a § i lagen om transportservice ska gälla till och med den 30 juni 2021.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Inledning	4
1.2 Bakgrund.....	5
1.2.1 Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19	5
1.2.2 Sökande av ändring i beslut om godkännande och andra förfaranden.....	6
1.2.3 Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab.....	6
1.2.4 Tekniska korrigeringar	7
1.2.5 Ändringsbehov i fråga om det nationella genomförandet av direktiv	7
1.3 Beredning.....	8
1.3.1 Beredningen av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.....	8
1.3.2 Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.....	10
1.3.3 Beredningen av propositionen.....	11
2 Målsättning och huvudsakligt innehåll	11
2.1 Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.....	11
2.2 Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.....	12
2.3 ITS-direktivet och dess genomförandeförordningar som gäller information.....	13
2.4 Propositionens mål och huvudsakliga innehåll till övriga delar.....	14
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	15
3.1 Lagen om transportservice	15
3.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession	20
3.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	21
3.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket	21
3.5 Lagen om tryckbärande anordningar	22
3.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster	22
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	22
4.1 De viktigaste förslagen.....	22
4.1.1 Lagen om transportservice	22
4.1.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession	26
4.1.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	26
4.1.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket	27
4.1.5 Lagen om tryckbärande anordningar.....	27
4.1.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster	27
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	27
4.2.1 Lagen om transportservice	27
4.2.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession	34
4.2.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	34
4.2.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket	34
4.2.5 Lagen om tryckbärande anordningar.....	35

RP 202/2020 rd

4.2.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster	35
5 Alternativa handlingsvägar	35
5.1 Förslagen och deras konsekvenser	35
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater	37
6 Remissvar	38
7 Specialmotivering	53
7.1 Lagen om transportservice	53
7.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession	73
7.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	73
7.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket	74
7.5 Lagen om tryckbärande anordningar	75
7.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster	75
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	75
9 Ikraftträdande	77
10 Verkställighet och uppföljning	77
11 Förhållande till andra propositioner	77
11.1 Samband med andra propositioner	77
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	78
LAGFÖRSLAG	93
1. Lag om ändring och temporär ändring av lagen om transportservice	93
2. Lag om ändring av 9 § i lagen om offentlig upphandling och koncession	114
3. Lag om ändring av 2 och 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	115
4. Lag om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket	116
5. Lag om ändring av 100 § i lagen om tryckbärande anordningar	117
6. Lag om ändring av 20 § i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster	118
BILAGOR	119
PARALLELTEXT	119
1. Lag om ändring och temporär ändring av lagen om transportservice	119
2. Lag om ändring av 9 § i lagen om offentlig upphandling och koncession	153
3. Lag om ändring av 2 och 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	154
4. Lag om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket	156
5. Lag om ändring av 100 § i lagen om tryckbärande anordningar	157
6. Lag om ändring av 20 § i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster	158
ANDRA BILAGOR	159
BILAGA	159

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Inledning

I november 2015 inleddes en reform av regleringen om transportservice, som man beslutade genomföra i tre faser på grund av att den är innehållsmässigt omfattande.

Den regeringsproposition som gällde den *första fasen* av lagprojektet (regeringens proposition med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den, RP 161/2016 rd) lämnades till riksdagen hösten 2016. Riksdagen antog lagen om transportservice (320/2017) och vissa lagar som har samband med den i april 2017. Största delen av lagen trädde i kraft den 1 juli 2018, men informationsregleringen i III avd. 2 kap. trädde huvudsakligen i kraft redan den 1 januari 2018.

I den första fasen omfattade lagstiftningsreformen särskilt bestämmelserna om vägtrafikmarknaden och tjänster inom vägtrafiken. Syftet var att utveckla kundorienteringen, marknadsvillkoren och interoperabiliteten i fråga om transportservice. Regleringen av transporttjänsterna på lagnivå samlades i en enda lag i syfte att främja granskning av transportsystemet som helhet och underlätta interoperabiliteten mellan de olika delarna av transportsystemet. Särskilt var det fråga om att främja ibruktagandet av nya innovationer, digitalisering och automatisering samt att genomföra konceptet mobilitet som en tjänst (Mobility as a Service, MaaS). I synnerhet önskades det att uppgifterna om transportsystemet skulle vara tillgängliga för systemets kunder, tjänsteleverantörer och myndigheter på ett så öppet och mervärdegivande sätt som möjligt.

Regeringspropositionen om den *andra fasen* av lagprojektet (regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den, RP 145/2017 rd) lämnades till riksdagen i oktober 2017. Riksdagen antog lagen den 21 mars 2018. Den andra fasens bestämmelser trädde huvudsakligen i kraft samtidigt som den första fasens bestämmelser den 1 juli 2018. Den bestämmelse som fogades till informationsregleringen och som möjliggör användning av elektroniska mobilitetstjänster på någon annans vägnar trädde dock i kraft först efter en övergångsperiod den 1 januari 2019.

I lagprojektets andra fas inkluderades bestämmelser om marknaderna för och transporttjänster inom flyg-, sjö- och spårtrafiken så att de bildar en konsekvent helhet med de bestämmelser om i första hand vägtrafiken som togs in i lagen om transportservice i den första fasen. I den andra fasen förbättrades också förutsättningarna för digitalisering av transportservice och utnyttjande av informationen. Detta genomfördes genom att det skapades ny reglering om användning och utlämnande av uppgifter om trafik- och transporttjänster samt om trafik- och transportregistret.

Lagen om transportservice *ändrades två gånger under 2018* i samband med reformerna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. I samband med förslaget om bolagisering av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna fogades till lagen en ny avdelning II A (i och med omnumreringen del III). Regeringspropositionen om ändringen i fråga (regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den, RP 34/2 018 rd) lämnades till riksdagen i oktober 2018. Riksdagen godkände propositionen i juni 2018 och den trädde i kraft vid ingången av 2019. Genom propositionen togs i lagen om transportservice in bestämmelser om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster samt bestämmelser om informationshanteringen hos alla leverantörer av trafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Syftet med bestämmelserna är att göra det möjligt att effektivt överföra information till leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster och att de också ska

RP 202/2020 rd

kunna fungera effektivt som knutpunkter för informationsutbytet. Dessutom lämnades i maj 2018 till riksdagen en regeringsproposition med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd, kompletterande RP 104/2018 rd), genom vilka två nya kapitel fogades till lagen om transportservice. I dem föreskrevs det om informationshantering som faller utanför Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister samt om Trafikledsverkets informationshantering. Den helhet av författningar som hänför sig till ämbetsverksreformen trädde i kraft den 1 januari 2019.

I lagprojektets *tredje fas* (RP 157/2018 rd), som lämnades till riksdagen i september 2018, ändrades bestämmelserna om yrkeskompetens i vägtrafiken så att det vid avläggande av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare parallellt med grundläggande yrkeskompetensutbildning tas i bruk ett alternativ som baserar sig enbart på avläggande av prov utan krav på formbunden utbildning. Yrkeskompetensregleringen inom sjöfarten ändrades så att räddningsväsendets, polisens och Tullens fartyg lämnades utanför kraven på kompetens och bemanning enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och lagen om transportservice till den del som de tillämpar ett utbildningssystem godkänt av Transport- och kommunikationsverket. I propositionen fastställdes också en beredskapsskyldighet för alla större aktörer som bedriver tillståndspliktig trafik på landsvägarna och förenhetligades i övrigt lagens bestämmelser om beredskap. Bestämmelserna om prov för taxiförare gjordes smidigare så att förarens lokalkännedom inte längre mäts i provet. Företag och sammanslutningar som tillhandahåller infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik ålades en skyldighet att erbjuda infartsparkering på samma villkor för alla kunder hos leverantören av mobilitets- eller kombinationstjänster.

I den tredje fasen ändrades också lagens systematik så att paragrafnumreringen ändrades till löpande. Riksdagen förutsatte att paragrafnumreringen ändras i ett uttalande som gavs i samband med godkännandet av den andra fasen av lagen (RSv 20/2018 rd). Dessutom förtydligades den helhet som lagen bildar genom att rubrikerna för flera paragrafer i lagen preciserades så att de bättre beskriver paragrafens innehåll. När riksdagen godkände den tredje fasen förutsatte den i sitt svar (RSv 251/2018 rd) att statsrådet gör kapitelnumreringen i lagen om transportservice löpande.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19

Vid sina förhandlingar i juni 2020 behandlade statsminister Sanna Marins regering hur de åtgärder som epidemiläget kräver ska kunna genomföras genom att utveckla den lagstiftning som tillämpas under normala förhållanden. Med stöd av sin hybridstrategi konstaterade regeringen att även om det fortfarande finns en risk för spridning av sjukdomen covid-19 och en ny upptrappning av epidemin, tyder den epidemiologiska lägesbilden för närvarande på att sjukdomsläget och i synnerhet social- och hälsovårdens tillräcklighet och intensivvårdens kapacitet inte längre efter den 30 juni 2020 nödvändigtvis kräver åtgärder som vidtas med stöd av befogenheter enligt beredskapslagen. En ny upptrappning av covid-19-epidemin utgjorde dock fortfarande ett hot. Därför beredde sig regeringen på de åtgärder som situationen kräver genom att utveckla den lagstiftning som tillämpas under normala förhållanden.

Under förberedelserna inför regeringens förhandlingar i juni 2020 lade kommunikationsministeriet i samarbete med de andra ministerierna fram förslag på mer permanenta lagstiftningsändringar för beredskap inför en ny epidemivåg utan, att bestämmelser i beredskapslagen tas i bruk.

Denna regeringsproposition innehåller tre förslag till temporära ändringar av lagstiftningen.

1.2.2 Sökande av ändring i beslut om godkännande och andra förfaranden

I lagen om transportservice (320/2017) finns det bestämmelser om olika former av verksamhetsutövning som kräver myndighetsgodkännande. Bland annat förutsätter uppgiften som anordnare av sjöfartsutbildning, som anordnare av prov för lastbils- och bussförare yrkeskompetens och som examinator för förare inom järnvägstrafiken ett positivt beslut om godkännande av den behöriga myndigheten. De former av verksamhetsutövning som kräver beslut om godkännande ingår i bestämmelserna om såväl vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart som luftfart. I samband med beredningen av regeringspropositionen som gällde missförhållanden i taxiregleringen upptäcktes det att det finns ett behov att säkerställa att det finns förfaranden för ändringsökande i alla beslut om godkännande. Samtidigt beslutades det också att det ska säkerställas att det i fråga om beslut om godkännande finns bestämmelser om återkallande, ändring och begränsning av godkännandet. Myndigheterna ska vid behov ha möjlighet att genom anmärkning eller varning ingripa i verksamhet som inte är ändamålsenlig.

För att säkerställa aktörernas rättssäkerhet och likabehandling föreslås det i propositionen allmänna förfarandebestämmelser om beslut om godkännande. Bestämmelserna ska tillämpas om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag. På detta sätt säkerställs det att det finns behövliga allmänna förfarandebestämmelser utan att man ingriper i eventuella krav som ställs på särdragen i sektorsspecifika beslut om godkännande.

1.2.3 Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab

Målet med regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering är att främja digitaliseringen av trafiken, transporten och logistiken. Enligt regeringsprogrammet ska möjligheterna till digitalisering av trafiken och transportererna utnyttjas fullt ut i syfte att utveckla transportsystemet. Programmet syftar också till att påskynda sektorernas tillväxtorientering bl.a. genom att stärka små och medelstora företags förutsättningar för tillväxt genom att förbättra företagens jämlika verksamhetsförutsättningar. För att de uppställda målen ska nås har det ansetts nödvändigt att staten stöder digitaliseringen av transportsystemet genom att utveckla förutsättningarna för uppkomsten av nya digitala tjänster inom transport och logistik.

Vid utnyttjandet av mobilitetsinformation strävar man i Finland efter att skapa en struktur som gör det möjligt att överföra data multilateralt. Data samlas in och lagras decentraliserat i systemet så att de alltid kan hämtas i så aktuell form som möjligt från den ursprungliga källan. Strukturen kräver dock för att kunna fungera att de samordningsroller som underlättar informationsflödet, t.ex. en metadataoperatör, identifieras och att ansvariga aktörer hittas för att sköta dessa uppgifter. Upprätthållandet av en samordnad samlad databas är en sådan samordningsuppgift. Databasen skapar förutsättningar för ett mer omfattande utnyttjande av trafikinformation och därigenom för uppnåendet av effektmålen för transportsystemet. På detta sätt kan man skapa enhetliga och rättvisa verksamhetsmodeller för tjänsteleverantörerna inom trafik och transport för att utveckla nya tjänster som överskrider trafikmedelsgränserna. Detta förutsätter utöver att man bygger upp information och en teknisk plattform även gemensamma strukturer och standarder, basservice för digital verksamhet, avtalsstrukturer för samarbete samt tillräcklig samordning.

Arbetet med att utveckla utbytet av mobilitetsinformation inom hela Europeiska unionen går i en riktning där aktörernas informationsbehov förvaltas med hjälp av enhetligare modeller. I och med detta har man i Finland ansett det vara nödvändigt att förutse den verksamhetsmodell som

ingår i Europeiska kommissionens strategier för utnyttjande av digitalisering och data¹. Mobilitetsinformationen kommer också att vara starkt med i Europeiska unionens strategi för hållbar och smart trafik, som för närvarande bereds av Europeiska kommissionen.

I denna proposition föreslås att det i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster ska ordnas en nationell åtkomstpunkt (National Access Point, NAP) så, att Transport- och kommunikationsverket antingen själv kan sköta den informationstjänst som verket ansvarar för, eller skaffa tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab (nedan *TMF* eller *bolaget*) i enlighet med 213 § i lagen om transportservice. Den nationella åtkomstpunkten har i Finland genomförts som Katalogen över mobilitetstjänster, som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för. I och med den föreslagna ändringen kan TMF producera, upprätthålla och utveckla system och tjänster om tidtabeller och rutter som överskrider trafikmedelsgränserna som en del av den föreslagna större samlade databasen för trafik- och transportinformation.

1.2.4 Tekniska korrigeringar

Riksdagen har i sitt uttalande förutsatt att statsrådet gör kapitelnumreringen i lagen om transportservice löpande (RSv 251/2018 rd). Till följd av ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som trädde i kraft 2019, är det skäl att i lagen om transportservice korrigera namnen på de tidigare ämbetsverken och stryka bestämmelsen om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter mellan dem. I och med ikraftträdandet av totalreformen av vägtrafiklagen är det dessutom skäl att upphäva vissa bestämmelser i lagen om transportservice, bl.a. de överlappande bestämmelserna om medförande av handlingar för motordrivna fordon och om påföljderna beträffande dem. När det gäller utbetalning och återkrav av statsunderstöd finns det behov av att överföra behörigheter till närings-, trafik- och miljöcentralernas utvecklings- och förvaltningscenter (nedan *utvecklings- och förvaltningscentret*) från de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna (nedan *NTM-centralen*). Samtidigt föreslås korrigeringar av teknisk natur, såsom laghänvisningar och språkliga preciseringar till flera bestämmelser. Därtill finns det behov att göra ändringar i den svenska språkdräkten i lagen om transportservice.

1.2.5 Ändringsbehov i fråga om det nationella genomförandet av direktiv

Det är nödvändigt att göra ändringar i lagen om transportservice och lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) på det sätt som förutsätts i EU-rättsakterna. Europaparlamentet och rådet antog den 12 december 2017 direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG (nedan *direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*). Syftet med direktivet är bl.a. att öka säkerheten inom sjöfarten, främja den fria rörligheten för arbetstagare och minska den administrativa bördan. Genom direktivet harmoniseras kraven på yrkeskvalifikationer för inre vattenvägar. Finlands inre vattenvägar är på det sätt som avses i direktivet enbart nationella inre vattenvägar, eftersom de inte är anslutna till en annan medlemsstat

¹ Europeiska kommissionen (2020). En EU-strategi för data COM (2020) 66 final
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1599121368509&uri=CELEX:52020DC0066>
Europeiska kommissionen (2020). Att forma EU:s digitala framtid COM (2020) 67 final
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1599120872664&uri=CELEX:52020DC0067>

vattenvägsnät. Finland är således skyldigt att sätta i kraft direktivet på ett begränsat sätt i enlighet med artikel 39.2.

Europaparlamentet och rådet antog också den 20 juni 2019 direktiv (EU) 2019/1159 om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG om ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna (nedan *direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk*). Bestämmelser om utbildning och certifiering av sjöfolk finns på internationell nivå i Internationella sjöfartsorganisationens (nedan *IMO*) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (nedan *STCW-konventionen*)². Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk hänför sig till genomförandet av ändringarna i STCW-konventionen på unionsnivå. Största delen av de skyldigheter som följer av STCW-konventionen och ändringarna i den ingår redan i den lagstiftning som är i kraft i Finland. Lagen om transportservice behöver ändras till smärre delar.

1.3 Beredning

1.3.1 Beredningen av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart

Rådets direktiv 91/672/EEG (Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, nedan *direktivet om båtförarcertifikat*) och 96/50/EG (Rådets direktiv 96/50/EG av den 23 juli 1996 om harmonisering inom gemenskapen av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, nedan *direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis*) var de första åtgärderna för harmonisering och erkännande av besättningsmedlemmarnas yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfart. Kraven på besättningsmedlemmar på fartyg som trafikerar floden Rhen omfattades inte av direktivens tillämpningsområde.

Till inlandssjöfarten anknyter dessutom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer, vilket tillämpas på andra yrken inom inlandssjöfarten än befälhavare. Det ömsesidiga erkännandet av examensbevis och betyg i enlighet med direktiv 2005/36/EG är dock inte helt tillämpligt i fråga om sådan regelbunden och upprepad gränsöverskridande verksamhet som är förknippad med yrken inom inlandssjöfarten, och som förkommer särskilt på inre vattenvägar som är anslutna till inre vattenvägar i en annan medlemsstat.

År 2014 utförde Europeiska kommissionen en utvärderingsundersökning där det betonades att det faktum att tillämpningsområdet för direktivet om båtförarcertifikat och direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis begränsas till befälhavare och att behörighetsbrev för befälhavare som utfärdats i enlighet med direktiven inte automatiskt erkänns på Rhen, försvårar besättningsmedlemmarnas rörlighet inom inlandssjöfarten.

För att förbättra harmoniseringen av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten lade kommissionen den 18 december 2016 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfart (COM (2016) 82 final), genom vilket

² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om båtförarcertifikat skulle upphävas. Direktivförslaget innehöll bl.a. harmoniserade behörighets- och utbildningskrav för personal på fartyg i inlandssjöfart.

Finlands mål vid beredningen av direktivet var att genomförandet av direktivet skulle förutsätta så få åtgärder som möjligt i Finland. Särdragen hos Finlands sjötrafik är annorlunda jämfört med många medlemsstater i unionen, där sjötrafiken och trafiken på inre vattenvägar i praktiken till sina funktioner och krav är egna branscher. I unionsrätten är normerna för trafik på inre vattenvägar helt åtskilda från unionens sjöfartslagstiftning. I Finland är det däremot nödvändigt att bevara fartygens och besättningens möjlighet att smidigt övergå från trafik på inre vattenvägar till kustfart och tvärtom. Insjöområdena i Finland har jämförts med skyddade skärgårdsvatten där de så kallade signifikanta våghöjderna är mindre än på det öppna havet. Dessa vatten är kända som fartområde I i inrikes fart, som är det minsta fartområdet och omfattar skyddade kustområden och insjöar.

Eftersom EU:s lagstiftning om inre vattenvägar har utvecklats med tanke på den gränsöverskridande trafiken på de stora floderna i Centraleuropa, har Finland inte till fullo tillämpat alla krav i EU:s lagstiftning om inre vattenvägar. De tidigare direktiven om villkoren för att erhålla förarbevis och om båtförarcertifikat har i Finland genomförts formellt så, att direktivets krav inte tillämpas på basis av artiklarna om möjligheter till undantag. Orsaken har varit den att medlemsstaterna kan låta bli att helt eller delvis tillämpa dessa direktiv på fartyg som trafikerar deras segelbara farleder om de inre vattenvägarna inte är anslutna till inre vattenvägar i andra medlemsstater. Finland har inte heller genomfört gemenskapens tekniska krav på inlandssjöfart.

Statsrådet lämnade den 7 mars 2016 en skrivelse till riksdagen om direktivförslaget (U 15/2016 rd). I skrivelsen framförde statsrådet som sin ståndpunkt i princip sitt stöd för kommissionens mål att förenhetliga behörighetsvillkoren på de livligt trafikerade gränsöverskridande inre vattenvägarna inom Europeiska unionen. Statsrådet ansåg dock att direktivets krav är överdimensionerade med tanke på särdragen hos den inre sjöfarten i Finland, såsom den korta trafikerings-säsongen på inre vattenvägar på grund av det nordliga läget. Enligt statsrådet beaktades inte heller förhållandena i norra Europa i tillräcklig utsträckning i konsekvensbedömningen av kommissionens direktivförslag och förslagens ekonomiska konsekvenser bedömdes inte heller i andra områden än de livligt trafikerade insjöområdena i Centraleuropa.

Statsrådet fäste uppmärksamhet vid att sjötrafiken i Finland mellan insjöområdena och kustvattenområdena är enhetlig och kontinuerlig. Därför ansåg statsrådet det vara viktigt att det nuvarande systemet, enligt vilket behörighetskraven för inre vattenvägar och kustvatten är desamma, ska kunna bibehållas även i fortsättningen. Behörighetskraven i direktivförslaget skulle medföra ett överlappande system, vilket skulle ha en skadlig effekt på näringsverksamheten och arbetskraftens rörlighet. Statsrådet ansåg ytterligare att det föreslagna utbildningssystemet är för tungt administrativt sett, i synnerhet eftersom målgruppen i Finland är endast cirka 200 personer. Statsrådet ansåg det också vara viktigt att säkerställa att de krav på hälsotillstånd som tillämpas i Finland följer de internationella bestämmelserna om sjöfart också på inre vattenvägar, och att det inte finns någon orsak att göra enskilda, överlappande krav för inre vattenvägar.

Enligt statsrådet är det i de medlemsländer där det inte finns gränsöverskridande inlandssjöfart motiverat att i enlighet med subsidiaritetsprincipen reglera behörighetsvillkoren på nationell nivå. Direktivförslaget strider också mot proportionalitetsprincipen då man beaktar förhållandena i Finland, eftersom målen för säkerheten och verksamheten på den inre marknaden kan uppnås i Finland också genom lagstiftning av det nuvarande slaget. Bland annat på dessa grunder ansåg statsrådet det vara viktigt att Finland inte heller i fortsättningen behöver tillämpa kraven i direktivförslaget på trafikidkare som trafikerar Finlands inre vattenvägar och inte heller

på besättningen på sådana fartyg som endast opererar på Finlands inre vattenvägar. För att undvika hinder för den inre marknaden skulle Finland dock erkänna de behörighetskrav som anges i direktivet och trygga att förare och besättningar som uppfyller kraven får tillträde till Finlands inre vattenvägar.

Kommunikationsutskottet gav den 26 april 2016 sitt utlåtande om statsrådets skrivelse (KoUU 7/2016 rd). Utskottet instämde i statsrådets ståndpunkt och förhöll sig i likhet med statsrådet negativt till tillämpningen av förslaget i Finland, eftersom det skulle vara överdimensionerat. Utskottet ansåg att det enda godtagbara förhandlingsresultatet var att Finland helt blir utanför direktivets tillämpningsområde. Utskottet förutsatte dessutom att utskottet utan dröjsmål informeras om hur förhandlingarna framskrider, om det när förhandlingarna framskrider verkar som om detta mål inte kan nås.

Behandlingen av direktivförslaget inleddes i rådets arbetsgrupp för sjöfart den 24 februari 2016. När förhandlingarna framskred och det började verka som om Finlands mål att undanta Finland från direktivets tillämpningsområde är osäkert, informerade statsrådet riksdagen om läget i förhandlingarna genom en kompletterande U-skrivelse som sändes den 18 maj 2016 (UJ 10/2016 vp). I skrivelsen konstaterade statsrådet att Finlands strävan fortfarande är att de facto lämnas utanför tillämpningsområdet genom att utnyttja undantag som gör det möjligt att till väsentliga delar bevara det nationella nuläget. Finland hade fått omfattande stöd av andra medlemsländer för sina ståndpunkter. Enligt statsrådets dåvarande bedömning räcker undantagen för att säkerställa att direktivförslaget i praktiken har rätt små konsekvenser för de finländska verksamhetsutövarna inom inlandssjöfarten.

Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart antogs den 12 december 2017. Finlands inre vattenvägar är inte anslutna till någon annan medlemsstats vattenvägsnät på det sätt som avses i direktivet, så Finland är skyldigt att genomföra nationellt endast de åtgärder som förutsetts i artikel 39.2 i direktivet. De artiklar som ska genomföras gäller till centrala delar erkännande av behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler och myndigheternas administrativa skyldigheter i anslutning till dem.

1.3.2 Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Kommissionen lade fram ett förslag till ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG den 24 maj 2018 (COM (2018) 315). Syftet med förslaget var att förenkla och förenhetliga den gällande EU-lagstiftningen om sjöfolks utbildning samt om utfärdande och ömsesidigt erkännande av certifikat. I propositionen föreslogs det att direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk ändras, och i direktivet föreslogs också att direktiv 2005/45/EG ska införlivas.

Syftet med propositionen var också att anpassa bestämmelserna i direktivet till de ändringar i STCW-konventionen och STCW-koden som godkänts av IMO. I propositionen beaktades de senaste ändringarna i STCW-konventionen som gäller minimikrav på utbildning och behörighetskrav för sjöfolk på IGF-fartyg och passagerarfartyg samt krav på utbildning för sjöfolk på fartyg som rör sig på polarområden.

I propositionen föreslogs det att kommissionens befogenheter att anta delegerade akter ska utvidgas från den nuvarande delegeringen av lagstiftningsbefogenheter, som endast omfattar bilaga V till direktivet. Enligt förslaget ska kommissionen ha befogenhet att anta delegerade akter också för att ändra bilaga I till direktivet och eventuella andra nödvändiga bestämmelser för att anpassa direktivet till de nya ändringarna av STCW-konventionen och STCW-koden (artikel 27 i förslaget).

RP 202/2020 rd

Ett annat mål var att förnya EU:s centraliserade system för erkännande av certifikat för sjöfolk från tredjeländer. I direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk föreslogs en ny artikel 5a med bestämmelser om ömsesidigt erkännande av behörighetsbrev som utfärdats av medlemsstaterna, och direktiv 2005/45/EG kunde därför upphävas. Syftet med förslaget var att förtydliga förfarandet för ömsesidigt erkännande av behörighetsbevis mellan EU:s medlemsstater och utvidga förfarandet till att omfatta skriftliga bevis som utfärdats i andra medlemsstater (t.ex. kursbevis) och läkarintyg som utfärdats under tillsyn av en annan medlemsstat.

Utrikesministeriet lämnade en U-skrivelse om förslaget till riksdagen den 27 juni 2018 (U 50/2018 rd). I skrivelsen framförde statsrådet att det förhåller sig positivt till förslaget och dess mål samt understöder förslagets mål att harmonisera unionslagstiftningen med internationella regler. Statsrådet föreslog också att målet att förnya EU:s centraliserade system för erkännande av certifikat för sjöfolk från tredjeländer ska understödjas.

I fråga om förslaget att utvidga kommissionens befogenheter fäste statsrådet uppmärksamhet vid att det vid en noggrannare formulering av bestämmelsen ska säkerställas att bestämmelsen är tydlig och att delegeringen av befogenheter begränsas på tillbörligt sätt.

Kommunikationsutskottet meddelade den 25 september 2018 i sitt utlåtande att det delar statsrådets ståndpunkt (LiVL192018 rd).

1.3.3 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Beredningen av regeringspropositionen inleddes i enlighet med beslutet om författningsprojektet den 9 juni 2020. Uppgifter om regeringspropositionens behandlingsfaserna samt material som hänför sig till beredningen finns offentligt tillgängliga under beteckningen LVM030:00/2020 på statsrådets webbplats Projekt på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM030:00/2020>.

Utkastet till regeringsproposition var på remiss mellan den 21 augusti 2020 och den 11 september 2020. De utlåtanden som inkommit och en sammanställning av dem kan laddas ner på statsrådets webbplats Projekt under Dokument på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM030:00/2020>.

Delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning behandlade propositionen i ett skriftligt förfarande den 29 september 2020.

Propositionen har granskats vid justitieministeriets laggranskningsenhet.

2 Målsättning och huvudsakligt innehåll

2.1 Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart

Syftet med direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart är att harmonisera de behörighets- och utbildningskrav som tillämpas på personal på fartyg i inlandssjöfart i unionen. Genom direktivet skapas enhetliga behörighetskrav för unionens inre vattenvägar i fråga om behörigheten hos besättning och fartygsbefäl och för kriterierna för beviljande av dem samt för ömsesidigt erkännande av dem inom EU. Genom direktivet upphävs direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om båtförarcertifikat.

Behörighetsbrev, tjänstgöringsjournaler och skeppsdagböcker som beviljats i enlighet med direktivet ska uppfylla de harmoniserade minimikraven och medlemsstaterna ska erkänna de yrkeskvalifikationer som bestyrkts i enlighet med direktivet. Syftet med enhetliga behörighetskrav är att trygga säkerheten i sjötrafiken. Säkerhetsaspekterna hänför sig också till medlemsstaternas skyldighet enligt direktivet att i enlighet med de kriterier som harmoniserats i direktivet identifiera och underrätta kommissionen om inre vattenvägar med havskaraktär inom deras jurisdiktioner.

Syftet med direktivet är också att minska den administrativa bördan och att underlätta rörligheten för personer som deltar i farkosters verksamhet i unionen. Målet är att innehavare av behörigheter enligt direktivet för yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart ska kunna utöva sitt yrke på alla inre vattenvägar inom unionen. För att främja arbetskraftens rörlighet föreskrivs det i direktivet också om erkännande av kvalifikationer som utfärdats av ett tredjeland. Alla behörighetsbrev, tjänstgöringsjournaler eller skeppsdagböcker som beviljats av ett tredjeland på grundval av krav som motsvarar kraven i direktivet kan efter kommissionens bedömning erkännas på unionens alla vattenvägar, förutsatt att tredjelandet i fråga erkänner de dokument som utfärdats i enlighet med direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.

EU:s lagstiftning om inre vattenvägar har utvecklats med tanke på den gränsöverskridande trafiken på de stora floderna i Centraleuropa, och därför har Finland hittills inte till fullo tillämpat alla krav i EU:s lagstiftning om inre vattenvägar. Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart erkänner att i de medlemsstater där ingen inre vattenväg är kopplad till en annan medlemsstats vattenvägsnät skulle ett fullständigt genomförande av direktivet medföra oproportionerliga och onödiga skyldigheter. Därför förutsätter direktivet inte att alla skyldigheter i direktivet genomförs av dessa medlemsstater. En sådan medlemsstat bör dock erkänna unionens behörighetsbrev inom sitt territorium för att främja arbetstagarnas rörlighet inom unionen, minska den administrativa bördan i samband med arbetskraftens rörlighet och för att göra yrket mer attraktivt.

Det finns inga inre vattenvägar inom Finlands territorium som är anslutna till en annan medlemsstats vattenvägsnät, så Finland omfattas av den begränsning av genomförandet som avses i artikel 39.2 i direktivet. Finland är således skyldigt att reglera om åtgärder som behövs för att säkerställa att bestämmelserna iakttas till de delar som anges i artikel 39.2. De artiklar som ska genomföras gäller i huvudsak giltigheten hos de behörigheter och tjänstgöringsjournaler som avses i direktivet och myndighetens administrativa skyldigheter.

2.2 Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Syftet med direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk³ är att främja nivån på fartygspersonalens utbildning och kvalifikationer i överensstämmelse med internationell lagstiftning och den tekniska utvecklingen. Syftet med ändringen är att upprätthålla och förbättra nivån på säkerheten inom sjöfarten samt att uppnå målen för minskning av utsläppen.

Internationella bestämmelser om utbildning och kvalifikationer för sjöfolk finns i STCW-konventionen, som har ändrats avsevärt under de senaste tio åren. Utöver den omfattande översyn som gjordes 2010 gjordes 2015 ändringar i STCW-konventionen i fråga om utbildnings- och

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1159 om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG om ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna.

kvalifikationskraven för sjöfolk som arbetar ombord på fartyg som omfattas av den internationella koden om säkerheten på fartyg som använder gas eller andra bränslen med låg flampunkt (den s.k. *IGF-koden*). STCW-konventionen ändrades dessutom 2016 i fråga om utbildningskraven och kvalifikationerna för sjöfolk som arbetar ombord på passagerarfartyg och på fartyg som trafikerar polarvatten.

Direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk genomför kraven i STCW-konventionen på unionsnivå. Genom direktiv (EU) 2019/1159 ändras direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk i syfte att genomföra ändringarna av STCW-konventionen. Genom direktivet upphävs också direktiv 2005/45/EG, vars definitioner på kvalifikationer har föråldrats i och med ändringen av STCW-konventionen från 2010. För att öka den juridiska tydligheten och enhetligheten regleras det ömsesidiga erkännandet av behörighetsbevis för sjöfart i fortsättningen endast genom direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

För Finlands del förutsätter genomförandet ändringar i 110 § 2 mom. i lagen om transportservice, där det finns behov av att foga ett omnämnande av de skriftliga bevis som krävs för arbete ombord på fartyg. Direktivet förutsätter att man i fortsättningen utöver behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat också erkänner de skriftliga bevis som krävs för arbete ombord. Dessutom ska till 113 § fogas ett omnämnande av förvaring av handlingar ombord på fartyg, i antingen skriftlig eller elektronisk form.

2.3 ITS-direktivet och dess genomförandeförordningar som gäller information

Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (nedan ITS-direktivet) antogs 2010. Enligt artikel 2 i det direktivet ska bland annat optimal användning av väg-, trafik- och resedata betraktas som prioriterade områden för utarbetande och användning av specifikationer och standarder. I enlighet med sitt namn är direktivet till sin karaktär ett ramdirektiv som får sitt innehåll i genomförandeförordningarna. I enlighet med de prioriterade åtgärder som anges i artikel 3 i direktivet har kommissionen antagit genomförandeförordningar, som gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster) (nedan förordningen om tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster), tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformati on (Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformati onstjänster), samt data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare).

I de delegerade förordningarna förutsätts det att medlemsstaterna inrättar en nationell åtkomstpunkt (National Access Point, nedan NAP) genom vilken den information som krävs i förordningarna är tillgänglig. Samma åtkomstpunkt kan sköta alla de uppgifter som föreskrivs för den nationella åtkomstpunkten i genomförandeförordningarna för ITS-direktivet. I förordningarna förutsätts det inte att den nationella åtkomstpunkten ska skötas av en myndighet.

Inom EU pågår som bäst arbetet med att revidera ITS-direktivet och de tre ovan nämnda genomförandeförordningarna. Kommissionen har som mål att inom EU:s område skapa en modell för hantering av informationsutbyte som länkar samman och kombinerar olika informationskällor, vilket också är målet i Finland. I modellen har insamlingen och lagringen av information spritts så att varje aktör kan administrera sina egna uppgifter. Den praktiska interoperabiliteten förutsätter dock att vissa samordningsroller identifieras och definieras samt att de aktörer som sköter dem ansvarar för dem. De nationella åtkomstpunkterna har till uppgift att bl.a. fungera som en så kallad metadataoperatör, som samlar in uppgifter från aktörernas programmeringsgränssnitt där information om mobiliteten finns tillgänglig. Genom reformen stärks de nationella åtkomstpunkternas betydelse i modellen för hantering av informationsutbyte och man strävar efter att skapa nätverk mellan åtkomstpunkterna i syfte att öka den ömsesidiga interoperabiliteten.

2.4 Propositionens mål och huvudsakliga innehåll till övriga delar

Syftet med ändringen av kapitelnumreringen i lagen om transportservice är att förtydliga lagen och göra den lättare att läsa. Genom den föreslagna ändringen att överföra uppgifterna i anslutning till utbetalning, övervakning av användningen och återkrav från NTM-centralerna till utvecklings- och förvaltningscentret strävar man efter ett effektivt utnyttjande av resurserna och en effektivare övervakning och användning av statsfinansieringen. Syftet med ändringarna som gäller offentlig upphandling är att komplettera och förtydliga tillämpningen av trafikavtalsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70) och lagen om offentlig upphandling och koncession (nedan upphandlingslagen). Dessutom syftar den föreslagna ändringen till att trygga en smidigare offentlig persontrafik än för närvarande och upphandling av sådan mellan olika kommuner och samkommuner.

Genom att tjänster för mobilitetsinformation produceras av Traffic Management Finland Ab främjas regeringens mål att utveckla ett hållbart och rättvist trafiksystem och utnyttja möjligheterna till digitalisering av trafiken fullt ut. Den samlade transportdatabasen som samordnas av TMF syftar i linje med ITS-direktivets mål till att skapa en ram för att stödja ett samordnat och konsekvent införande av intelligenta transportsystem. Målet är att främja tillgången till tidtabeller och rutter för transporttjänsterna i hela landet. Därför strävar man efter att utveckla en verksamhetsmodell för insamling och förädling av information om tidtabeller och rutter, där kommunikationsministeriets förvaltningsområde i genomförandet får en roll i fråga om de funktioner som inte framskrider marknadsorienterat.

Genom att utveckla informationstjänsterna inom trafiken och transporten är det möjligt att i Finland tillhandahålla tillförlitlig information om rutter och tidtabeller som överskrider trafikmedelsgränserna i en form som är lätt att använda. I ett senare skede är avsikten att också uppgifter om godstrafiken fogas till den bredare samordnade samlade databasen.

Ett ytterligare mål är att förtydliga ansvaret för produktionen av tjänster för mobilitetsinformation. Genom ändringen strävar man efter en situation där uppgiften som behörig tillsynsmyndighet blir kvar hos Transport- och kommunikationsverket medan produktionen och utvecklandet av Katalogen över mobilitetstjänster kan skaffas hos TMF. På detta sätt skulle uppgifterna i Katalogen över mobilitetstjänster också bli en del av en mer omfattande samlad databas för trafik och transport. Det föreslås att TMF ska svara för samordningen och utvecklingen av databasen.

Med hjälp av ändringen kan man nå en situation där ansvaret för den centrala samordningsuppgiften har ordnats på ett långsiktigt sätt. Verksamhetsmodellen ger ekosystemfördelar och erbjuder bättre möjligheter att producera högklassiga data också för små och medelstora företag. På så sätt kan ekosystemets aktörer producera bättre och mer högklassiga tjänster för slutanvändarna.

Genom ändringen förutses dessutom den enhetliga verksamhetsmodellen för informationshantering inom Europeiska unionen och främjas interoperabiliteten mellan gränsöverskridande informationssystem. Förpliktelserna i ITS-direktivet och dess genomförandeförordningar att öppna upp information utvidgas årligen, och därför försöker man förutse förpliktelserna i fråga om tillgången till och kvaliteten på information genom att sammanställa en samordnad samlad databas för trafik och transport.

Man strävar efter att förtydliga och förenhetliga förfarandena för sökande av ändring i beslut om godkännande. Likaså preciseras de bestämmelser genom vilka eventuella brister i verksamheten hos dem som bedriver verksamhet med stöd av beslut om godkännande åtgärdas.

Syftet med de ändringar som gäller beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 är att skapa möjligheter för myndigheterna att på ett effektivt och flexibelt sätt reagera på störningar som orsakas av covid-19-epidemin. Genom ändringarna strävar man bland annat till att temporärt förenhetliga beredskapsskyldigheterna för innehavare av trafiktillstånd och säkerställa att aktörerna inom branschen har beredskap under covid-epidemin.

Syftet med preciseringen av fartygspersonalens behörighet är att förtydliga bestämmelserna och underlätta utövandet av verksamheten. Syftet med de ändringar som preciserar och utvidgar bemyndigandena att utfärda förordning och Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter är att göra bestämmelserna tydligare. Genom ändringarna bringas dessutom bestämmelserna i överensstämmelse med de ändringar som skett i internationella författningar.

Syftet med ändringen av lagen om Transport- och kommunikationsverket är att förtydliga verkets styrande roll i förhållande till närings-, trafik- och miljöcentralerna i ärenden som gäller kollektivtrafik, skärgårdstrafik och enskilda vägar.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Lagen om transportservice

Lagen om transportservice har varit kommunikationsministeriets och hela förvaltningsområdets största projekt för att reformera nationell lagstiftning. Med hjälp av projektet har regleringen förenhetligats och gjorts smidigare, onödiga normer har avvecklats, marknaden har liberaliserats och internationell progressiv reglering har skapats.

I lagen har det tagits in totalreglering om tjänster och marknader inom trafik och transport, data- och informationsreglering samt bestämmelser om beredskap för störningar under normala förhållanden. Lagen omfattar bl.a. tillstånds- och registreringsbestämmelser för vägtrafiken, järnvägstrafiken, lufttrafiken och sjöfarten, bestämmelser om marknadstillträde och yrkeskompetens, social lagstiftning om vägtransporter, myndigheternas tillsynsåtgärder samt straffbestämmelser. Den huvudsakliga behöriga myndigheten är Transport- och kommunikationsverket, som är tillstånds-, register- och tillsynsmyndighet. Tillståndsuppgifterna inom vägtrafiken överfördes till verket från närings-, trafik- och miljöcentralerna. Transport- och kommunikationsverket

svarar också för de bemyndiganden att meddela föreskrifter som gäller lagen om transportservice. Avsikten är att bestämmelserna om tjänster och marknadstillträde inom sektorn även i fortsättningen ska samlas i lagen om transportservice.

Enligt uppföljningsrapporten om verkställigheten av lagen (Kommunikationsministeriets publikationer 14/2018, s. 9) har den reformorienterade och användarorienterade lagen om transportservice samt den informationsreglering som ingår i lagen inneburit att Finland internationellt sett kan betraktas som en föregångare när det gäller att främja en stor förändring på transportmarknaden. Kommunikationsministeriet har fått ITS Hall of Fame-priset vid världskongressen för intelligenta transportsystem 2017 som främjare av en progressiv trafikpolitik och lagstiftning. Ministeriet fick erkännande särskilt för främjandet av tänkesättet Transport som service och för lagen om transportservice. Lagen om transportservice har också varit en internationell förebild.

Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19. Med stöd av sin hybridstrategi konstaterade regeringen vid sina förhandlingar i juni 2020 att den epidemiologiska lägesbilden tyder för närvarande på att sjukdomsläget och i synnerhet social- och hälsovårdens tillräcklighet och intensivvårdens kapacitet inte längre efter den 30 juni 2020 nödvändigtvis kräver åtgärder som vidtas med stöd av befogenheter enligt beredskapslagen. Hösten 2020 ser sjukdomen covid-19 ut att återigen spridas och trappas upp, varför det finns ett behov att göra sådana ändringar i lagstiftningen genom vilka man bereder sig för störningssituationer som orsakas av sjukdomen. Målet är att myndigheterna ska ha tillgång till olika metoder för att snabbt och effektivt kunna reagera på störningssituationer som orsakas av spridningen av sjukdomen covid-19.

Man strävar efter att förbereda sig på spridning av sjukdomen covid-19 t.ex. genom att temporärt öka Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis för fartygspersonal. Beredskapen inför spridning av sjukdomen covid-19 föreslås också utvidgas så att den beredskapsskyldighet som gäller innehavare av person- och godstrafiktillstånd temporärt utvidgas till mindre aktörer, såsom aktörer inom taxitrafiken och aktörer som har 15 eller färre än 15 bussar, fordon eller fordonskombinationer som används i trafik. Med tanke på beredskapen inför spridning av sjukdomen covid-19 finns det också behov att möjliggöra avvikelser från skyldigheten enligt 179 § 2 mom. för tillhandahållare av transportservice att anmäla eventuella ändringar i tidtabeller senast 60 dagar i förväg.

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab. Bestämmelser om interoperabiliteten mellan informationen om mobilitetstjänster och informationssystemen finns i lagen om transportservice. Enligt 154 § ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafiken oberoende av trafikslag se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbar form och kan användas fritt med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem (öppet gränssnitt). Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt om fordonens tillgänglighet. Enligt 154 § 2 mom. ska webbadressen eller webbadresserna för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet meddelas till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. I den paragrafens 3 mom. finns det bestämmelser om att Transport- och kommunikationsverket ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

I 179 § 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs det om skyldigheten för den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken att senast 60 dagar innan planen genomförs meddela Transport- och kommunikationsverket om att den tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt. Väsentliga ändringar kan vara ändringar t.ex. i planerade tidtabeller, rutter eller hållplatser (RP 161/2016 rd). Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Eftersom samma uppgift ska lämnas till myndigheten endast en gång, behöver uppgifterna inte lämnas i det fall att de redan finns tillgängliga via de öppna gränssnitt som avses i 154 §. Transport- och kommunikationsverket har enligt 179 § 3 mom. rätt att trots sekretess till en annan myndighet lämna ut de uppgifter verket fått om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

Bestämmelserna i 154 § i lagen om transportservice baserar sig på ITS-direktivet, vars förordning om tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster förpliktar till att informationen om mobilitetstjänster öppnas. Den tredje artikeln i förordningen om multimodala reseinformationstjänster förpliktar medlemsstaterna att inrätta en nationell åtkomstpunkt där de som använder data får åtminstone de data som förordningen gäller och som tillhandahålls av transportmyndigheter, trafikföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster.

Det förutsätts inte att det ska vara en myndighetsuppgift att producera en åtkomstpunkt, utan den kan genomföras i olika former. Medlemsstaterna får bestämma vilken aktör som ansvarar för tillhandahållandet av rese- och trafikuppgifter. Om information enligt förordningen inkluderas i den nationella åtkomstpunkten (NAP) ska åtkomstpunkten överensstämja med kraven i förordningen.

I Finland har den nationella åtkomstpunkten genomförts i form av Katalogen över mobilitetstjänster, som sedan ingången av 2019 har administrerats av Transport- och kommunikationsverket. Katalogen över mobilitetstjänster är ett system där man i katalogform har samlat gränssnitt för olika mobilitetstjänster. I Katalogen över mobilitetstjänster meddelar tillhandahållarna av mobilitetstjänster uppgifter om sina maskinläsbara öppna gränssnitt och de som utvecklar tjänsterna kan söka de uppgifter de behöver där. Om uppgifterna i fråga kan fås från redan existerande gränssnitt behöver inget nytt gränssnitt skapas, utan det räcker med att ange gränssnittet och beskrivningarna av dem i Katalogen över mobilitetstjänster. Om det däremot ännu inte finns något gränssnitt men aktören förfogar över väsentliga uppgifter, förpliktar lagen till att skapa och öppna gränssnitt eller för små aktörers del till att lagra uppgifter direkt i ett datalager i anslutning till Katalogen över mobilitetstjänster. Den nationella åtkomstpunkten ska tillhandahålla användarna söktjänster som gör det möjligt att söka data med hjälp av innehållet i metadata. Med användare avses i detta sammanhang t.ex. tjänsteleverantörer som utnyttjar nationella åtkomstpunkter för nyttjande av data i sina egna tjänster. Med slutanvändare avses personer som använder sig av tjänsteleverantörernas tjänster.

De data som avses i förordningen om multimodala reseinformationstjänster finns i Finland tillgängliga via Transport- och kommunikationsverkets Katalog över mobilitetstjänster antingen så att det egentliga datagränssnittet (antingen aktörens eget eller sammanslutningens eget) har länkats till Katalogen över mobilitetstjänster, eller i fråga om små aktörer så att de väsentliga uppgifterna har digitaliserats med de verktyg som Transport- och kommunikationsverket tillhandahåller och som krävs enligt 154 § och meddelats till Transport- och kommunikationsverket. Data från de aktörer som använder det digitaliseringsverktyg och datalager som krävs enligt 154 § i lagen om transportservice och som för närvarande tillhandahålls av Transport- och kommunikationsverket i samband med NAP-tjänsten är öppna data.

I nuläget finns det betydande brister i kvaliteten på informationen och i att hitta den ur uppgifts-användarens och slutförbrukarens synvinkel. Ur aktörernas synvinkel befinner sig interoperabiliteten och de gemensamma spelreglerna också på utvecklingsstadiet. Detta leder till ineffektiv verksamhet och utmaningar i anslutning till användningen av information om mobiliteten. Det har samlats mycket information i den nuvarande servicemodellen, men katalogmodellen är inte optimal med tanke på den fortsatta användningen av informationen, eftersom varje aktörs tjänster är ett eget gränssnitt. Således finns det verkligen många enskilda gränssnitt i flera aktörers kataloger att samordnas. I den nuvarande modellen kontrollerar eller förädlar ingen kvaliteten på den information som aktörerna lämnar, vilket är den arbetsfas som kräver klart mest resurser. Därför har man önskat att staten deltar i produktionen av högklassig information för serviceaktörerna. Utvecklingen sker inte utan omfattande investeringar och gemensam samordning.

Ett problem i nuläget är också rollerna och ansvaret i anslutning till produktionen av tjänster för mobilitetsinformation, som behöver förtydligas. För närvarande har Transport- och kommunikationsverket en mångsidig roll. Verket är behörig tillsynsmyndighet enligt lagen om transport-service (National Body). Samtidigt producerar verket en av de NAP-tjänster som verket övervakar, Katalogen över mobilitetstjänster. För att situationen ska förtydligas bör det vara möjligt att skaffa tjänster av någon annan aktör. Då kunde Transport- och kommunikationsverket koncentrera sig på rollen som tillsynsmyndighet och myndighet som följer marknaden och som inte skulle ha något operativt systemansvar.

Vid utnyttjandet av mobilitetsinformation strävar man i Finland efter att skapa en datahanteeringsstruktur som länkar samman olika informationskällor. Grunden är en decentraliserad informationshantering, där data samlas in och lagras decentraliserat i systemet så att de alltid kan hämtas i så aktuell form som möjligt från den ursprungliga källan. Strukturen kräver dock för att kunna fungera att de samordningsroller som underlättar informationsflödet, t.ex. en metadataoperatör, identifieras och att ansvariga aktörer hittas för att sköta dessa uppgifter. För att förbättra allokeringen av resurser för informationstjänsterna och för att koncentrera kompetensen föreslås det att dataplattformen samordnas av en konkurrensneutral aktör inom den offentliga förvaltningen, specialuppgiftsbolaget Traffic Management Finland Ab. Traffic Management Finland är moderbolaget i en koncern med specialuppgifter som helt och hållet ägs av staten.

Transport- och kommunikationsverket svarar för de nuvarande skyldigheterna att ta emot gränssnitt för mobilitetsinformation och tillhandahålla teknisk service. I fortsättningen kan verket fullgöra dessa skyldigheter genom att skaffa informationstjänsten av Traffic Management Finland Ab. TMF kan utveckla informationens kvalitet, eftersom dess planerade nya roll som samordnare av olika informationskällor också gör det möjligt att sälja förädlade informationstjänster till informationsproducenterna. I den nuvarande modellen har myndigheten inte kunnat göra detta. Genom att kombinera olika NAP-tjänster kan TMF också kombinera bl.a. uppgifter om störningar i trafiken med uppgifter om rutter och tidtabeller och därigenom tillhandahålla mer omfattande informationstjänster. Eftersom också produktionen av informationstjänsten ska kunna skaffas av TMF, vore det också ändamålsenligt att ändringar i den reguljära trafiken anmäls till den aktör som producerar och upprätthåller tjänsten. På så sätt kunde tjänsteleverantören i praktiken lättare göra ändringsuppgifterna tillgängliga. Därför föreslås det i propositionen att när Transport- och kommunikationsverket skaffar informationstjänsten av TMF ska också ändringsanmälningar enligt 179 § göras direkt till denna tjänsteleverantör.

Sökande av ändring i beslut om godkännande samt administrativa påföljder. I lagen om transportservice finns det bestämmelser om olika former av verksamhetsutövning som kräver myndighetsgodkännande. Bland annat förutsätter uppgiften som anordnare av sjöfartsutbildning, som anordnare av prov för lastbils- och bussförarens yrkeskompetens och som examinator för förare inom järnvägstrafiken ett positivt beslut om godkännande av den behöriga myndigheten.

De former av verksamhetsutövning som kräver beslut om godkännande ingår i bestämmelserna om såväl vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart som luftfart. I samband med beredningen av rege- ringspropositionen som gällde missförhållanden i taxiregleringen upptäcktes det att det finns ett behov att säkerställa att det finns förfaranden för ändringssökande i alla beslut om godkännande. Samtidigt beslutades det också att det ska säkerställas att det i fråga om beslut om godkännande finns bestämmelser om återkallande, ändring och begränsning av godkännandet. Myndigheterna ska vid behov ha möjlighet att genom anmärkning eller varning ingripa i verksamhet som inte är ändamålsenlig.

För att säkerställa aktörernas rättssäkerhet och likabehandling föreslås det i propositionen all- männa förfarandebestämmelser om beslut om godkännande. Genom ändringen skapas allmänna bestämmelser för sökande av ändring i ett beslut om godkännande. Dessutom föreslås det be- stämmelser om återkallande, ändring och begränsning av godkännandet samt om myndighetens möjlighet att vid behov ingripa genom anmärkning eller varning i verksamheten. Bestämmel- serna ska tillämpas om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag. På detta sätt säkerställs det att det finns behövliga allmänna förfarandebestämmelser utan att man ingriper i eventuella krav som ställs på särdragen i sektorsspecifika beslut om godkännande.

Bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter. I lagen om transportservice ingår bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter om behörigheter. Det finns behov att, för att säkerställa att provet är av jämn kvalitet, till lagen foga en bestämmelse gällande avläggandet av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom grundläggande yr- keskompetensprov. Genom bestämmelsen ges Transport- och kommunikationsverket ett be- myndigande att meddela föreskrifter om innehållet i och det praktiska genomförandet av provet, som hör till verkets behörighet. En del av de bemyndiganden som gäller fartygspersonalens behörighet behöver preciseras för att bestämmelserna om bemyndigande ska bli tydligare. Till exempel när det gäller behörighetskraven för fartygs radiooperatörer finns det behov av att till 104 § foga ett tydligt omnämnande av att närmare bestämmelser om de trafikområden och fartyg för vilka behörighetsbevis som berättigar till användning av en radiostation krävs får utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om behörighetskraven för radioopera- törer finns i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018). Dessutom behöver en del av bemyndigandena utvidgas så att de bl.a. motsvarar ändringar som skett eller kommer att ske i internationella författningar som är förpliktande för Finland.

Andra preciseringar som gäller behörigheter. I 101 § i lagen om transportservice föreskrivs det om kraven på maskinchefer på lastfartyg och passagerarfartyg. Enligt 101 § 1 mom. får fartygets befälhavare tjänstgöra som maskinchef endast på fartyg med en maskineffekt under 350 kilo- watt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöver- platsen. Det framgår inte direkt av momentets ordalydelse att det krävs att det på fartyget finns en maskinchef. Bestämmelsen bör ändras så att det tydligt framgår att det ska finnas en befäl- havare och en maskinchef på fartyget. Dessutom är det nödvändigt att utvidga möjligheten att kombinera uppgifterna som befälhavare och maskinchef. Kravet på en separat maskinchef har upplevts vara överdimensionerat på fartyg i den s.k. båtstorleksklassen, där maskinkontrollin- strumenten är placerade så att de kan styras från manöverplatsen. För en del av besättningen på förbindelsefartyg har man varit tvungen att upprepade gånger bevilja dispens för att sköta upp- giften som maskinchef, trots att fartygets befälhavare har maskinskötarbrev. Avsikten med änd- ringen är också att underlätta verksamheten för lotsbåtar och små vattenbussar.

Definitionen av sjötjänstgöring i 97 § 22 punkten i lagen om transportservice behöver preciseras genom att till definitionen foga ett omnämnande av sjötjänstgöringens ändamålsenlighet med

tanke på det behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som beviljas. Dessutom förtydligas punkten genom att omnämmandet gällande fri styrbarhet i fråga om vajerfärjor stryks ur definitionen, eftersom vajerfärjor redan har definierats i 22 § 10 punkten.

Nationellt genomförande av direktiv. I den gällande regleringen har EU:s bestämmelser om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart genomförts genom hänvisningar i 106 och 112 § i lagen om transportservice. Det nationella genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart förutsätter att dessa hänvisningar korrigeras. Dessutom ska de skyldigheter som direktivet förutsätter skrivas ut på ett mer täckande sätt än för närvarande för att förtydliga regleringen. Ändringar görs också i 194 och 250 § i lagen om transportservice. Till lagen fogas också en ny 242 a §.

Det nationella genomförandet av direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk kräver att 110 och 113 § i lagen ändras.

Övriga ändringar. I 181 § i lagen om transportservice finns det bestämmelser om behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen. Enligt 181 § 3 mom. 7 punkten är Lahtis stad behörig vägtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar. Eftersom Itis övergår från landskapet Kymmenedalen till landskapet Päijänne-Tavastland den 1 januari 2021 och Lahtis stad är behörig vägtrafikmyndighet i landskapet Päijänne-Tavastland, behöver punkten ändras så att Itis fogas till Lahtis stads behörighetsområde. Enligt 181 § 6 mom. får kommuner eller samkommuner för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen. Momentet möjliggör inte upphandling av offentlig persontrafik över kommungränserna och har därför visat sig vara problematiskt t.ex. i fråga om skoltransporter inom den grundläggande utbildningen. Momentet behöver ändras för att möjliggöra en smidigare och jämlikare offentlig persontrafik och upphandling av sådan mellan olika kommuner och samkommuner.

Tekniska ändringar. I den tredje fasen av lagen om transportservice ändrades lagens paragrafnumrering till löpande. Riksdagen förutsatte ändringen i sitt utlåtande om godkännandet av den andra fasen av lagen (RSv 20/2018 rd). Dessutom förtydligades den helhet som lagen bildar genom att rubrikerna för flera paragrafer i lagen preciserades så att de bättre beskriver paragrafens innehåll. När riksdagen godkände den tredje fasen förutsatte den (RSv 251/2018 rd) också att lagens kapitelnumrering ändras till löpande. Således är det nödvändigt att ändra lagens kapitelnumrering. I och med detta finns det också behov av att rätta till de interna hänvisningarna i lagen. Dessutom finns det behov att göra andra tekniska och språkliga korrigeringar i lagen, såsom korrigering av namnen på de ämbetsverk som ändrades i samband med ämbetsverksreformen 2019, slopande av bestämmelserna om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter mellan de sammanslagna ämbetsverken samt förtydligande av begreppen kring stöd för offentlig persontrafik. I den finska språkdräkten görs det dessutom språkliga preciseringar beträffande begreppen luvanhakija och luvanhaltija, i fråga om vilka inga ändringar behövs i den svenska språkdräkten. Samtidigt föreslås också rättelser i den svenska språkdräkten i lagen om transportservice.

3.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession

Upphandlingslagen (1397/2016) baserar sig på rådets och Europaparlamentets upphandlingsdirektiv (2014/24/EU) och direktiven om prövning av offentlig upphandling (89/665/EEG och 2007/66/EG). I upphandlingslagen finns det bestämmelser om skyldigheten att konkurrensutsetta offentlig upphandling i fråga om offentliga samfund och andra upphandlande enheter enligt lagen samt bestämmelser om upphandlingsförfaranden, annonsering om upphandlingar,

upphandlingarnas tillämpningsområde, krav och kriterier som ställs vid upphandlingsförfarandet, jämförelse av anbud, upphandlingsbeslut samt rättsmedel. Det finns behov att göra en teknisk ändring i lagen i fråga om en laghänvisning.

3.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) innehåller bl.a. bestämmelser om fartygsbemanning, vakthållning, upprättande av en förteckning över besättningen samt skyldighet att anmäla uppgifter till trafik- och transportregistret. I 26 d § i den lagen föreslås en ändring som förutsätts i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och genom vilken de skyldigheter i direktivet som gäller registrering och fastställande av sjötjänstgöring genomförs nationellt. Något dokument som liknar den tjänstgöringsjournal som föreskrivs i direktivet används för närvarande inte inom sjöfarten i Finland eller inom inlandssjöfarten.

Dessutom finns det behov att precisera definitionen av sjötjänst i 2 § på motsvarande sätt som det föreslås i fråga om lagen om transportservice. Det föreslås att det till definitionen av sjötjänst fogas ett omnämnande av tjänstgöringens ändamålsenlighet med tanke på det behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet som beviljas. Dessutom förtydligas punkten genom att omnämmandet gällande fri styrbarhet i fråga om vajerfärjor stryks ur definitionen, eftersom vajerfärjor redan har definierats i 22 § 15 punkten.

3.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket

I lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) finns det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets ställning, uppgifter och verksamhet. En av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter är att samordna kollektivtrafiktjänster, dvs. den offentliga persontrafiken på riksnivå. Uppgiften inbegriper bl.a. datahanteringsuppgifter, uppgiften som nationell åtkomstpunkt för mobilitetsgränssnitt, tekniska stöduppgifter i anslutning till öppnandet av information om mobilitetstjänster, samordning av mobilitetstjänster och utveckling av området. (RP 61/2016 rd). I och med den ändring som trädde i kraft vid ingången av 2020 (1504/2019, RP 91/2019 rd) hör till uppgiften dessutom ansvaret för fördelningen av statens finansiering av offentlig persontrafik och styrningen av NTM-centralerna i anslutning till fördelningen av finansieringen. Transport- och kommunikationsverket har också till uppgift att sköta den separata finansieringsuppgiften inom trafik- och transporttjänster i skärgården. För närvarande skaffar NTM-centralen i Egentliga Finland tjänster för förbindelsefartygstrafik i skärgården genom konkurrensutsättning samt beviljar understöd för ordnandet av person- och godstransporter utanför förbindelsefartygstrafikens rutter. Anslag för uppgiften anvisas i statsbudgeten. Transport- och kommunikationsverket svarar för styrningen av NTM-centralerna samt för förvaltningen och fördelningen av anslaget för trafik- och transportservice i skärgården. Genom den ändring som trädde i kraft vid ingången av 2020 (1504/2019, RP 91/2019 rd) har verket dessutom till uppgift att utveckla och främja skötseln av ärenden som gäller enskilda vägar på riksnivå, sköta sakkunnig- och rådgivningsuppgifter i anslutning till enskilda vägar samt ansvara för fördelningen av understöd för enskilda vägar.

Före ämbetsverksreformen svarade Trafikverket för resultatstyrningen av och styrningen av verksamheten vid NTM-centralerna. I och med ämbetsverksreformen överfördes ärenden som gäller kollektivtrafiktjänster, specialfinansiering av trafik- och transporttjänster i skärgården samt ärenden som gäller enskilda vägar till Transport- och kommunikationsverket. Enligt 2 § 1 mom. 6 punkten (936/2018) i lagen om Trafikledsverket (862/2009) svarar verket för styrningen av verksamheten vid NTM-centralerna inom sitt verksamhetsområde och för samordningen av väghållningen vid nämnda centraler. Trafikledsverket svarar fortfarande för utarbetandet av

NTM-centralernas resultatavtal enligt 7 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009). Det är nödvändigt att precisera Transport- och kommunikationsverkets styrande roll så att det i lagen uttryckligen föreskrivs att verket styr NTM-centralerna i de ovannämnda uppgifter som överförs till verket. Det är alltså inte fråga om en ny uppgift. I fortsättningen används samma språkliga uttryck, sektorstyrning, som i 8 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (31/2015, RP 2019/2014 rd). Den sektorstyrning som hör till verket är till sin natur allmän, och gäller inte enskilda fall.

3.5 Lagen om tryckbärande anordningar

Lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016) tillämpas på olika tryckbärande anordningar, inklusive fartygs tryckbärande anordningar. Det finns behov att göra en teknisk ändring i 100 § 1 mom. i fråga om en laghänvisning. Samtidigt förtydligas den paragrafen.

3.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster

Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016, nedan försörjningslagen) grundar sig på rådets och Europaparlamentets direktiv 2014/25/EU om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG. Försörjningslagen motsvarar i huvuddrag upphandlingslagen, även om de upphandlingsförfaranden som anges i den är flexibla än upphandlingslagen. Det finns behov att göra en teknisk ändring i lagen i fråga om en laghänvisning.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Lagen om transportservice

Nationellt genomförande av EU-rättsakter

Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. I lagen om transportservice föreslås ändringar som direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart förutsätter och som till centrala delar gäller 96, 106, 112, 194 och 250 §. Därtill föreslås det att en ny 242 a § fogas till lagen. För Finlands del gäller det nationella genomförandet av direktivet erkännande av behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler som utfärdats av andra medlemsstater och under vissa förutsättningar av tredjeländer, myndigheternas administrativa skyldigheter samt påföljder.

Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk förutsätter en ändring av 110 § 2 mom. i lagen om transportservice. Det föreslås att till det momentet fogas ett omnämmande av erkännande av skriftliga bevis som krävs för arbete ombord på fartyg. Dessutom är det nödvändigt att till 113 § foga ett omnämmande av förvaring av handlingar ombord på fartyg, antingen i skriftlig eller elektronisk form.

Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19

De föreslagna temporära lagändringarna förbättrar Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att sörja för kontinuiteten i samhällsfunktionerna inom området för transport under covid-19-epidemin.

Det föreslås att till lagen om transportservice temporärt fogas en ny 18 a §, genom vilken beredskapsskyldigheten för innehavare av persontrafiktillstånd för vägtrafik utvidgas temporärt. Enligt den gällande lagen gäller beredskapsskyldigheten endast tillståndshavare som har mer än 15 bussar eller fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo. Föreslagna nya 18 a § utvidgar beredskapsskyldigheten till att gälla också aktörer inom taxitrafiken och aktörer som har 15 eller färre än 15 bussar, fordon eller kombinationsfordon som används i trafik. Av innehavarna av godstrafiktillstånd gäller utvidgningen endast dem som också bedriver persontrafik. Beredskapsskyldigheten föreslås vara villkorlig och den ska gälla till och med den 30 juni 2021. Ibruktageandet av skyldigheten föreslås vara beroende av covid-19-epidemiläget och av huruvida situationen kräver beredskap. Enligt förslaget ska de mindre aktörernas beredskapsskyldighet vara snävare än de större aktörernas. Genom förslaget tryggas tillgången till transportservice och passagerarnas hälsa under covid-19-epidemin.

Det föreslås att till 109 § i lagen om transportservice fogas temporärt ett nytt 4 mom. med bestämmelser om ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för de kompetensbevis som avses i 98 § så att de motsvarar en eventuell förlängning av giltighetstiden för det behörighetsintyg som utfärdats av den utländska myndighet för vars erkännande kompetensbeviset har utfärdats. Enligt regel 8 i bilaga I/2 till STCW-konventionen får kompetensbevis vara giltiga endast så länge det behörighetsbrev som ligger till grund för det är giltigt, dock högst fem år. STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk hindrar inte en förlängning av giltighetstiden för ett kompetensbevis, förutsatt att giltighetstiden inte överstiger giltighetstiden för det behörighetsbrev som ligger till grund för kompetensbeviset eller den maximala giltighetstiden på fem år.

Sjöfartsbranschen är en starkt internationell sektor, och dess funktioner är därför kopplade till eventuella begränsningsåtgärder i andra stater. Försörjningsberedskapen i Finland förutsätter kontinuitet i synnerhet i godstrafiken sjöledes, eftersom uppskattningsvis 80–90 procent av Finlands import och export går på fartyg. Genom att utvidga Kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter görs det möjligt att vid behov snabbt och effektivt reagera på de särskilda krav som sjukdomen covid-19 medför. Den föreslagna ändringen föreslås gälla till och med den 30 juni 2021.

Dessutom föreslås det att till lagen temporärt fogas en ny 179 a § med bestämmelser om anmälningstiden under covid-19-epidemin för dem som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken. Enligt förslaget ska de som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande och väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet senast fem dagar innan planen genomförs. Anmälan ska göras till Traffic Management Finland Ab när bolaget i enlighet med 179 § tar emot ändringsanmälningar. Det föreslagna undantaget från den gällande anmälningstiden på 60 dagar gör det möjligt för aktörer inom kollektivtrafiken att snabbare än för närvarande ändra t.ex. sina tidtabeller och rutterunder covid-19-epidemin, och på så sätt anpassa af-färsverksamheten till föränderliga förhållanden. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar delvis det temporära undantaget i 179 § 5 mom. och den föreslås gälla till och med den 30 juni 2021.

Förfaranden för beslut om godkännande

Det föreslås att 241, 242 och 245 § i kapitlet om administrativa påföljder och ändringsökande (VII avd. nuvarande 1 kap., det föreslagna 31 kap.) ändras så att de innehåller allmänna bestämmelser om sökande av ändring i beslut om godkännande som beviljas av en myndighet med stöd

av lagen om transportservice samt andra procedurbestämmelser, inklusive bestämmelser genom vilka myndigheten kan ingripa i brister i den verksamhet som bedrivs med stöd av beslutet om godkännande. Syftet med ändringen är att säkerställa aktörernas rättssäkerhet och jämlikhet. Bestämmelserna ska tillämpas om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag. På detta sätt säkerställs det att det finns behövliga allmänna förfarandebestämmelser utan att man ingriper i eventuella krav som ställs på särdragen i sektorsspecifika beslut om godkännande.

Förtydligande och utvidgning av bemyndigandena att utfärda förordning och föreskrifter

Till 32 § i lagen om transportservice fogas ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om innehållet i provet för grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare som hör till Transport- och kommunikationsverkets befogenheter, samt om genomförandet av provet. Genom bemyndigandet att meddela föreskrifter säkerställs det att proven är av jämn kvalitet och att de genomförs på ett ändamålsenligt sätt. Dessutom förtydligas bemyndigandet i 104 § att utfärda förordning om behörigheter för radiooperatörer, med stöd av vilket statsrådet får utfärda närmare bestämmelser om de trafikområden och fartyg för vilka det krävs behörighetsbevis som berättigar till användning av en radiostation. Dessutom preciseras bemyndigandet att meddela föreskrifter i 107 § så att de krav och ändringsbehov som följer av EU-lagstiftningen bättre kan beaktas i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Dessutom föreslås det att bemyndigandet att utfärda förordning om specialutbildning för fartygspersonal i 108 § utvidgas så att bemyndigandet motsvarar de internationella författningsändringar som redan trätt i kraft och som eventuellt kommer att göras.

Andra preciseringar som gäller fartygspersonalens behörighet

Det föreslås att behörighetskraven för maskinchefer på lastfartyg och passagerarfartyg i 101 § i lagen om transportservice preciseras när det gäller sammanslagning av befattningarna som befälhavare och maskinchef. Utgångspunkten är att fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef på små fartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöverplatsen. I och med ändringen kan Transport- och kommunikationsverket på ansökan av redaren fastställa fartygets bemanning och utfärda ett bemanningscertifikat så att fartygets befälhavare får vara maskinchef även på större fartyg med en maskineffekt under 750 kilowatt, om fartygets konstruktion och maskinarrangemangen möjliggör en samtidigt säker skötsel av båda uppgifterna. Det är möjligt att kombinera befälhavarens och maskinbefälhavarens uppgifter endast om det inte kan bedömas medföra fara för människoliv, egendom eller miljön. Dessutom föreslås det att paragrafens rubrik ändras så att den också omfattar det bemyndigande att utfärda förordning om behörigheter för driftsövervakare av tryckbärande anordningar som finns i 9 mom.

Därtill föreslås det att definitionen av sjötjänstgöring preciseras. Till definitionen av sjötjänstgöring i 97 § 22 punkten fogas ett omnämnande av sjötjänstgöringens ändamålsenlighet med tanke på behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet på det sätt som förutsätts i regel 1.26 i bilaga I/1 till STCW-konventionen eller med tanke på ett behörighetskrav. Omnämmandet omfattar också situationer där sjötjänstgöring är ett behörighetskrav, såsom behörighetskraven för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg enligt 99 §. Dessutom förtydligas punkten genom att omnämmandet gällande fri styrbarhet i fråga om vajerfärjor stryks ur definitionen, eftersom vajerfärjor redan har definieras i 22 § 10 punkten.

Ändringar i behörigheten att betala ut och återkräva statsunderstöd

Genom ändringen överförs behörigheter i anslutning till utbetalning, övervakning av användningen och återkrav från de behöriga NTM-centralerna till utvecklings- och förvaltningscentret. Skötseln av utbetalningar, övervakningen av användningen och återkrav vid utvecklings- och förvaltningscentrets utbetalningsenhet sköts utan resursöverföringar från NTM-centralerna och stöder således deras verksamhet. Koncentreringen av uppgifterna till utvecklings- och förvaltningscentret effektiviserar dessutom utnyttjandet av resurserna och förbättrar statens penninganvändning och tillsyn.

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab

Det föreslås att 154 § i lagen om transportservice ändras så, att Transport- och kommunikationsverket kan ordna tjänsten för mobilitetsinformation som avses i förordningen om multimodala reseinformationstjänster (EU) 2017/1926 antingen självt eller skaffa tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab i enlighet med 213 § i lagen om transportservice. I fortsättningen ska verket fortfarande svara för informationstjänsten, men TMF ska kunna producera, upprätthålla och utveckla tjänsten och det informationssystem som behövs för den. I och med den föreslagna ändringen kan TMF tillhandahålla tekniska verktyg för att öppna information om mobilitetstjänster samt ta emot gränssnitt. I och med ändringen blir de system som hänför sig till tidtabeller och rutter som överskrider trafikmedelsgränserna en del av den föreslagna större samlade databasen för trafik och transport som samordnas av Traffic Management Finland Ab. Genom ändringen främjas uppnåendet av effektmålen för trafiksystemet och ett fullt utnyttjande av digitaliseringen av trafiken.

Det föreslås att 179 § 2 mom., som gäller anmälningstiden för tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken, ändras så att om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § ordnar en informationstjänst genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör. I och med ändringen är mottagaren av 60 dagars ändringsanmälningar inom regelbunden trafik TMF, om Transport- och kommunikationsverket har skaffat informationstjänsten av denna tjänsteleverantör. Eftersom också produktionen av tjänsten för mobilitetsinformation och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter i och med ändringen kan skaffas av Traffic Management Finland Ab, är det ändamålsenligt att också anmälningsskyldigheten i fråga om regelbunden trafik ska fullgöras till denna aktör som svarar för sammanställandet av mobilitetsinformationen. På så sätt kan tillhandahållaren av informationstjänsten i praktiken lättare göra ändringsuppgifterna tillgängliga. Dessutom föreslås det att det till lagen temporärt fogas en ny 179 a § med bestämmelser om anmälningstiden under covid-19-epidemin för dem som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken. Enligt den paragrafen ska anmälan göras till Transport- och kommunikationsverket, eller till Traffic Management Finland Ab när den i enlighet med 179 § tar emot ändringsanmälningar.

Tekniska ändringar och bättre läsbarhet

Kapitelnumreringen i lagen om transportservice ändras på det sätt som förutsätts i riksdagens uttalande (RSv 251/2018 rd). Samtidigt korrigeras hänvisningarna inom lagen i och med den ändrade kapitelnumreringen. Numreringen av lagens avdelningar förblir oförändrad. Genom de föreslagna ändringarna förbättras lagens läsbarhet. Dessutom föreslås tekniska ändringar i lagen, t.ex. ändras namnen på ämbetsverken i 99 och 161 § i enlighet med ämbetsverksreformen. I 41 § görs en språklig ändring och i 43 § stryks överlappande reglering. Dessutom stryks 161 § 5 mom. som onödigt, eftersom det i och med ämbetsverksreformen inte finns något behov att föreskriva om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter, och den felaktiga hänvisningsänd-

ringen i 6 mom. korrigeras. Det föreslås att 181 § ändras så att Itis fogas till Lahtis stads behörighetsområde, eftersom Itis övergår från landskapet Kymmenedalen till landskapet Päijänne-Tavastland den 1 januari 2021 och Lahtis stad är behörig vägtrafikmyndighet i landskapet Päijänne-Tavastland. Till 181 § fogas dessutom en bestämmelse som möjliggör offentlig persontrafik och upphandling av offentlig persontrafik på ett mer flexibelt och jämlikt sätt än för närvarande mellan olika kommuner och samkommuner. I och med reformen och ikraftträdandet av vägtrafiklagen upphävs 262 § 2 mom. och 264 § 3 mom., som i samband med reformen har flyttats till 268 § i denna lag. Som en teknisk ändring korrigeras också rubrikerna i 173–175 § i lagen om transportservice och förtydligas de begrepp som används i paragraferna samt de felaktiga hänvisningarna. Dessutom föreslås det att i 174 § 1 mom. stryks ministeriets befogenhet att använda pengar för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, om det är fråga om strategiskt betydande projekt. I fortsättningen får endast Transport- och kommunikationsverket använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, även när det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Paragraferna om upphandlingsförfaranden förtydligas bl.a. genom att till dem fogas hänvisningar till upphandlingslagen. Det föreslås att 162 § i lagen om transportservice preciseras med hänvisningar till 58, 60 och 131 § i upphandlingslagen om annonsering om direktupphandling. Lagens 171 § görs språkligt sett tydligare och till paragrafen fogas en förtydligande hänvisning till 55 § i förvaltningslagen och till offentlig delgivning enligt 62 § i förvaltningslagen. Dessutom förtydligas 260 § om ändringssökande i upphandlingsärenden och läsbarheten förbättras genom att den gällande paragrafen delas in i flera moment. Till det föreslagna 260 § 1 mom. fogas en hänvisning till 147 § 4 mom. i upphandlingslagen. Samtidigt fogas till paragrafen nya 4 och 5 mom. om direkttilldelning.

I den finska språkversionen ändras begreppen *luvanhakija* (tillståndssökande) och *luvanhaltija* (tillståndshavare) så, att begreppen används enhetligt i ihopskriven form i lagen om transportservice. Detta kräver inga ändringar i den svenska språkversionen. Dessa språkliga preciseringar i den finska språkversionen görs i 5 § 3 mom., 70 § 2 mom., 131 § 2 mom., 150 § 1 och 2 mom., 198 § 1 och 2 mom., 208 § 2 och 3 mom., 242 § 1 och 2 mom., 243 § 1 mom., 253 § och i 264 § 1 mom.

4.1.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession

Genom den ändring som föreslås i 9 § upphandlingslagen (1397/2016) görs i laghänvisningen en teknisk korrigerad hänvisning till tidigare lagändringar.

4.1.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I definitionen av sjötjänst i 2 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) föreslås en motsvarande språklig precisering som i lagen om transportservice. Till definitionen av sjötjänst i 2 § 30 punkten fogas ett omnämnande av sjötjänstens ändamålsenlighet med tanke på behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet på det sätt som förutsätts i regel 1.26 i bilaga I/1 till STCW-konventionen eller med tanke på ett behörighetskrav. Den ändrade definitionen omfattar också situationer där sjötjänstgöring är ett behörighetskrav. Dessutom är det nödvändigt att förtydliga definitionen av sjötjänst genom att stryka omnämmandet av fri styrbarhet i fråga om vajerfärjor. Vajerfärjor definieras i 15 punkten i samma paragraf.

Dessutom föreslås det att det till 26 d § fogas skyldigheter för fartygets befälhavare och Transport- och kommunikationsverket i fråga om anteckning och fastställande av sjötjänstgöring. Genom den föreslagna ändringen genomförs de krav som ställs i artikel 22.1 och 22.2 i direkti-

RP 202/2020 rd

vet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Fartygets befälhavare ska på begäran av innehavaren av tjänstgöringsjournalen anteckna tjänstgöringstiden till sjöss och resorna i tjänstgöringsjournalen. Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av en besättningsmedlem fastställa uppgifter om tjänstgöringstiden till sjöss och resor.

4.1.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket

I 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) föreslås en precisering som förtydligar verkets styrande roll och där begreppet sektorstyrning används.

4.1.5 Lagen om tryckbärande anordningar

Genom den ändring som föreslås i 100 § 1 mom i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016) görs i laghänvisningen en teknisk korrigerings som hänför sig till tidigare lagändringar. Samtidigt förtydligas 1 och 2 mom.

4.1.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster

Genom den ändring som föreslås i 20 § i försörjningslagen (1398/2016) görs i laghänvisningen en teknisk korrigerings som hänför sig till tidigare lagändringar.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Lagen om transportservice

Ekonomiska konsekvenser

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab: Det föreslagna anskaffandet av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab har inga direkta ekonomiska konsekvenser, eftersom Transport- och kommunikationsverket när det skaffar tjänsten av TMF använder de nuvarande anslag för anskaffning av tjänsten som anvisats verket för systemhelheten.

I samband med ämbetsverksreformen 2019, där Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket inrättades, överfördes till Transport- och kommunikationsverket de kollektivtrafikuppgifter som fanns vid det tidigare Trafikverket och de tjänster för mobilitetsinformation som anknyter till dem, till vilka hör Katalogen över mobilitetstjänster (NAP), SaaS-serviceavtalet för kollektivtrafiken och statens andel av Digitransit-samarbetet. Av dessa är produktionen av Katalogen över mobilitetstjänster (NAP-tjänsten) en lagstadgad tjänst och delvis också rutt- och tidtabellseditorn som ingår i SaaS-tjänsterna och som gör det möjligt att digitalisera ruttinformationen. Avsikten är att av dessa tjänster som verket svara för ska SaaS-serviceavtalet och Digitransit-delen överföras till TMF, så att TMF kan börja samla dessa tjänster till en del av en mer omfattande samlad databas för trafiken. I och med den ändring som föreslås i denna proposition kan också produktionen av den NAP-tjänst (Katalogen över mobilitetstjänster) som förordningen om multimodala reseinformationstjänster förutsätter skaffas av TMF. I det första skedet överförs det nuvarande utvecklingsavtalet om produktion av NAP-tjänster till bolaget. Således ska också uppgifterna i Katalogen över mobilitetstjänster ingå i en mer omfattande samlad databas för trafik och transport som samordnas av TMF.

De sammanlagda kostnaderna för den ovan nämnda systemhelheten för Transport- och kommunikationsverkets tjänster för mobilitetsinformation har på årsnivå varit 691 000 euro, varav NAP-tjänstens andel varit 102 000 euro. Årskostnaden täcker upprätthållandet av tjänsterna samt utveckling i liten skala. I beloppet ingår inte sådana tjänster som hör till SaaS-avtalet som hör till NTM-centralerna och som de börjar finansiera själva vid ingången av 2021. I kostnaderna ingår dessutom upprätthållandet av Matka.fi-systemet, som kvarstår som varumärke för Transport- och kommunikationsverket, inom ramen för Digitransitsamarbetet, eftersom det skulle vara svårt att skilja det från de övriga kostnaderna för Digitransitsamarbetet. Transport- och kommunikationsverket ämnar avstå från att upprätthålla servicen genast när en annan aktör börjar upprätthålla en riksomfattande ruttguide som överskrider trafikmedelsgränserna.

I och med ändringen är det motiverat att för anskaffningen av Katalogen över mobilitetstjänster av Traffic Management Finland Ab använda motsvarande belopp ur Transport- och kommunikationsverkets omkostnader som för närvarande används för systemhelheten tjänster för mobilitetsinformation, eftersom alla dessa tjänster med nuvarande avtal i fortsättningen ska produceras av TMF. Avsikten är att de informationstjänster som hör till Transport- och kommunikationsverkets ansvarsområde och som gäller SaaS-serviceavtalet och Digitransitsamarbetet ska överföras helt till Traffic Management Finland Ab. Avsikten är dock att i enlighet med förslaget i denna proposition skaffa Katalogen över mobilitetstjänster av Traffic Management Finland Ab, medan produktionsansvaret kvarstår hos Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket har under omkostnadsmoment 31.01.02 använt de medel som behövs för produktion och upprätthållande av systemhelheten tjänster för mobilitetsinformation, dvs. Katalogen över mobilitetstjänster, SaaS-tjänsterna och Digitransit-samarbetet⁴. Den föreslagna ändringen har inga identifierade anslagseffekter. Den finansiering som behövs för att producera tjänsterna ska skötas genom avtalsarrangemang med den leverantör av informationstjänsten som anges i lagen. Verket använder de anslag som anvisats för informationstjänsterna när det skaffar tjänsten av TMF som köp av tjänster. Anslaget stannar i och med ändringen fortfarande i verkets budget. Förslaget kräver inte heller något nytt anslag i statsbudgeten för 2021 och grunderna för användningen av anslaget ändras inte heller.

För att skapa och upprätthålla ekosystemet kan man anta att också det ekonomiska samarbetet mellan olika aktörer kommer att behövas för att finansiera högklassig produktion av basinformation. För närvarande bedrivs detta samarbete endast i Transport- och kommunikationsverkets samlade databas och i Digitransit i fråga om busstrafik som inte bedrivs på marknadsvillkor. Varje aktör inom branschen finansierar också informationsproduktionsarbetet själva. I och med ekosystemet minskar det belopp som varje aktör finansierar tack vare samarbetet, varvid det lösgörs mera resurser för den övriga serviceutvecklingen. Det är klart att man knappast helt kan hantera kvaliteten på informationen om rutter och tidtabeller enbart med hjälp av den finansiering som nu anvisas för informationstjänsterna, utan olika aktörer bör fortfarande delta i kostnaderna för kvalitetsledningen av sina egna data. Detta är dock betydligt förmånligare än att varje aktör utför samma arbete på egen hand. Om dessa grundläggande informationstjänster med hjälp av öppna data skulle hittas på en plats skulle tröskeln för nya företags inträde på marknaden sänkas. Då skulle de inte behöva satsa på att skaffa basinformation och säkerställa kvaliteten på den, utan de kunde använda sina resurser till att bygga upp tjänster för slutanvändarna.

⁴ RP 29/2019 rd, s. 533.

Den föreslagna ändringen stöder de befintliga företagens konkurrenskraft och återhämtningen efter coronakrisen, skapar ny affärsverksamhet i Finland och ökar trafikens samhälleliga effekter. I och med den nya förvaltningsmodellen blir det lättare för olika aktörer att delta i utvecklingen av det finländska transportdataekosystemet. Ändringen kan således ha betydande indirekta ekonomiska konsekvenser för företagets verksamhet, ekonomiska tillväxt och konkurrenskraft. Positiva förändringar i aktörernas tjänster och kvaliteten på dem kan också fortsättningsvis påverka efterfrågan på offentliga trafik- och transporttjänster. Överföringen av tjänsterna inverkar inte på slutförbrukarnas kostnader.

Målet att främja effektiva och heltäckande rese- och transportkedjor och skapa ett ekosystem har betydande positiva effekter på samhällsekonomin.

Nationellt genomförande av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk: Ändringarna i direktiven bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser för myndigheterna eller aktörerna inom branschen.

Konsekvenser för företag och arbetstagare

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab: Ändringen har en betydande inverkan med tanke på lika verksamhetsmöjligheter för aktörerna inom hela transportsektorn, oberoende av företagets storlek eller det geografiska området. I synnerhet förbättrar regleringen tillväxtpotentialerna för små och medelstora företag, eftersom specialuppgiftsbolaget kan erbjuda alla tillgång till förädlad information på lika villkor. Ett ekosystem som samordnas av TMF skulle göra det lättare för nya företag att komma in på marknaden och i branschen genom att tillhandahålla tillförlitlig grundläggande information via ett öppet gränssnitt för alla. Ändringen har positiva konsekvenser för en jämbördig konkurrens.

Slutanvändartjänsterna ska utvecklas och släppas på marknaden av aktörerna inom branschen. På detta sätt möjliggörs ny affärsverksamhet och utveckling av olika servicemodeller. Traffic Management Finland Ab:s samordnande roll gagnar både de nuvarande aktörerna och de aktörer som kommer in i branschen samt gör det möjligt att digitalisera och kvalitetssäkra särskilt de arbetskrävande tidtabellsuppgifterna en gång i samarbete, och inte flera gånger i olika företag och hos flera aktörer. Då har de nuvarande och nya aktörerna inom branschen mer resurser att använda för att utveckla tjänster avsedda för slutanvändarna. På så sätt kunde man förbättra branschaktörernas konkurrenskraft, rese-erfarenheten inom kollektivtrafiken och erbjuda kunderna olika alternativ i stället för en centraliserad slutanvändartjänst. Allt detta torde öka kollektivtrafikens popularitet och därigenom minska utsläppen från trafiken.

Finland är ett litet marknadsområde, och därför bör Finlands biljett- och betalningssystem byggas upp så att de är kompatibla åtminstone mellan de nordiska länderna. Den föreslagna ändringen skapar förutsättningar för gränsöverskridande mobilitetstjänster och utveckling av dem i de nordiska länderna. Företag som är verksamma på den finländska marknaden skulle lättare kunna vara verksamma också i de övriga nordiska länderna och på så sätt få värdefull erfarenhet och jämförelseinformation för en bredare internationalisering. Ändringen kan således också stärka de nationella företagens internationella konkurrensställning. Hittills har samarbete bedrivits bl.a. i fråga om NeTEx-gränssnittet inom Norges ODIN-projekt. Den nya roll som föreslås för Traffic Management Finland Ab ger en möjlighet att ytterligare stärka Finlands deltagande i samarbetet och informationsförmedlingen. Regleringen föregriper också den framtida EU-omfattande modellen för informationshantering samt utvidgningen av de skyldigheter som följer

av ITS-direktivet, vilket gör det lättare för aktörerna att förutse regleringen och planera sin verksamhet på lång sikt.

Dessutom har Finland hittills saknat en aktör som kan representera Finland i internationellt och särskilt nordiskt praktiskt samarbete samt samla olika finländska aktörers ståndpunkter och synpunkter bl.a. i fråga om standardisering och förmedla information mellan olika aktörer. Denna aktör kommer i fortsättningen att vara Traffic Management Finland Ab. Ändringen effektiviserar samarbetet ur olika aktörers synvinkel och underlättar dessutom det internationella samarbetet så att det i och med ändringen finns en aktör i Finland som man kan kontakta.

Ändringen begränsar eller snedvrider inte konkurrensen på marknaden, eftersom det statsägda bolagets samordnande roll i informationshanteringssystemet och tjänsterna garanterar att informationen är tillgänglig för alla på ett jämlikt och öppet sätt jämfört med monopolistiska företag.

Precisering av kraven på maskinchefer på lastfartyg och passagerarfartyg: Genom den föreslagna ändringen, som gör det möjligt att i större utsträckning än tidigare kombinera uppgifterna som befälhavare och maskinchef, underlättas verksamheten för fartyg av mindre storlek, t.ex. vattenbussar, lotsbåtar och små förbindelsefartyg. En sammanslagning av uppgifterna minskar företagets personalkostnader när samma person kan sköta båda uppgifterna. Företagets kostnader kan minska också till den del företagen inte behöver ansöka om dispens för uppgiften som maskinchef. Till följd av ändringen kan behovet av arbetskraft minska i fråga om fartyg i den storleksklass som ändringen gäller.

Konsekvenser av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart: I och med att direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart genomförs nationellt gäller de yrkeskompetenser i andra medlemsstater eller tredjeländer som avses i direktivet på Finlands inre vattenvägar. Redan i nuläget har aktörerna inom branschen möjlighet att arbeta eller idka näring på Finlands inre vattenvägar med behörigheter som beviljas av andra medlemsstater. Av direktivet följer en skyldighet för fartygets befälhavare att på begäran av innehavaren föra in uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor i tjänstgöringsjournalen. Den nya skyldigheten bedöms dock inte ha några betydande konsekvenser för fartygens befälhavares eller redarens verksamhet. Propositionen bedöms således på de grunder som anförs ovan inte ha några betydande konsekvenser för arbetstagarna eller för näringsidkarnas verksamhet.

Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19: De ändringar som föreslås i lagen om transportservice och som gäller beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 samt inför störningar som orsakas av det bedöms ha följande konsekvenser för företag och arbetstagare:

- *18 a §:* Den temporära utvidgningen av beredskapsskyldigheten för innehavare av person- och godstrafiktillstånd förutsätter att även mindre aktörer, såsom aktörer inom taxitrafiken och aktörer som har 15 eller färre än 15 bussar, fordon eller kombinationsfordon som används i trafik, har beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 och att de sörjer för åtgärder som anknyter till passagerarnas hälsa. Av innehavarna av godstrafiktillstånd gäller utvidgningen endast dem som också bedriver persontrafik. Beredskapsskyldigheten föreslås vara villkorlig. Även om de mindre aktörernas beredskapsskyldighet är snävare än de större aktörernas, kräver beredskapen resurser av företagen till exempel för utarbetande av en beredskapsplan och inskolning av arbetstagarna, och ökar företagets administrativa börda. Dock underlättar och förenhetligar beredskapsskyldigheten företagets och arbetstagarnas verksamhet under covid-19-epidemin.

- 109 §: Den temporära ändring som gäller förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis främjar en oavbruten verksamhet inom fartygstrafiken under covid-19-epidemin. Den föreslagna ändringen underlättar fartygsföretagens näringsverksamhet och sysselsättningen för personer med kompetensbevis.
- 179 a §: Det förslag som hänför sig till anmälningar om transporttjänster inom persontrafiken gör det möjligt för trafikidkarna att ändra tidtabeller och rutter samt att ställa in och inleda skiften enligt en snabbare tidtabell än för närvarande under covid-19-epidemin. På grund av den kortare anmälningstiden kan trafikföretagen anpassa sina kostnader snabbare och inkomstbortfallet till följd av covid-19-epidemin blir mindre.

Samhälleliga konsekvenser

Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19: Syftet med de temporära ändringar som föreslås i lagen om transportservice och som gäller beredskap för störningar under normala förhållanden är att trygga och underlätta de samhälleliga funktionerna under covid-19-epidemin. Syftet med den ändring som utvidgar Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter som gäller giltighetstiden för kompetensbevis är att trygga kontinuiteten i gods- och frakttransporterna. Försörjningsberedskapen i Finland förutsätter kontinuitet i synnerhet när det gäller godstrafiken till sjöss, eftersom uppskattningsvis 80–90 procent av Finlands import och export går på fartyg. Den nuvarande regleringen kan äventyra kontinuiteten i sjöfarten och fartygstrafiken under omständigheter som orsakas av sjukdomen covid-19.

Konsekvenser för myndigheterna

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab: Ändringen förtydligar myndighetens roll och uppgifter. Hittills har Transport- och kommunikationsverket både själv producerat tjänsten och övervakat den. Ändringen har en positiv inverkan på ämbetsverkets verksamhetsprocesser, då verket kan skaffa systemutvecklingen som en helhetservice från en annan aktör och ämbetsverket tydligare får rollen som en myndighet som övervakar tjänsterna. Ändringen har en positiv inverkan på myndighetens förmåga att sköta de egentliga uppgifter som hör till myndigheten. På så sätt kan Transport- och kommunikationsverket rikta resurser och arbetsuppgifter till funktioner som är centrala för myndigheten. Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda lättar alltså och inga nya resursbehov uppkommer i och med ändringen. Produktionen av Katalogen över mobilitetstjänster har inte förpliktats att vara en myndighetsuppgift, varmed betydande offentlig makt eller myndighetsuppgifter inte överförs genom ändringen.

Överföring av uppgifter i anslutning till utbetalningar och återkrav till utvecklings- och förvaltningscentret: De föreslagna ändringarna bedöms ha positiva konsekvenser för de behöriga NTM-centralerna. Den riksomfattande centraliseringen av utbetalnings- och återkravsuppgifterna har bedömts underlätta och förenhetliga utbetalningsprocesserna samt stödja digitaliseringen av NTM-centralernas tjänster. Överföringen av uppgifter som gäller utbetalning och återkrav till utvecklings- och förvaltningscentret medför inte något behov av resursöverföringar till NTM-centralerna. Personöverföringar som gäller utbetalningsuppgifter har genomförts och ansvaret för berednings- och föredragningsuppgifter har överförts i flera uppgifter redan tidigare år. Ändringarna stöder således vidare NTM-centralernas verksamhet. Centraliseringen av utbetalningarna och återkraven till utvecklings- och förvaltningscentret effektiviserar också statens penninganvändning och övervakning och minskar de kostnader som skötseln av uppgifterna orsakar NTM-centralerna (bl.a. datasystem) och minskar den administrativa bördan. Ändring-

arna effektiviserar vidare både utvecklings- och förvaltningscentrets produktivitet och allokeringen av NTM-centralernas resurser och är således betydelsefulla med tanke på tryggheten av de offentliga tjänsterna och stävjan av kostnaderna för dem.

Offentligt stöd för trafiktjänster: Den föreslagna ändringen av 174 § bedöms ha positiva konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Beviljande av statsunderstöd är till sin karaktär operativ verksamhet och lämpar sig bäst för verket. I och med ämbetsverksreformen har beviljandet av statsunderstöd koncentrerats till Transport- och kommunikationsverket, och ändringen bedöms inte öka verkets arbetsbörda. I och med ändringen ska endast ämbetsverket sköta användningen av anslaget för utveckling, planering och forskning som gäller trafiktjänster till andra än trafikidkare, även när det är fråga om strategiskt viktiga projekt. Den föreslagna ändringen har dessutom en förtydligande effekt på skötseln av statsunderstödsuppgifterna inom förvaltningsområdet.

Kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter om prov för grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare: Den föreslagna ändringen bedöms ha en positiv och förtydligande effekt på den behöriga myndigheten Transport- och kommunikationsverkets skötsel av tillsynsuppgifter.

Precisering av bestämmelserna om ändringssökande och administrativa sanktioner i fråga om beslut om godkännande: Genom den föreslagna ändringen blir det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att på ett mer heltäckande sätt än tidigare ingripa i brister i verksamhet som bedrivs med stöd av beslut om godkännande. Dessutom förtydligar den föreslagna ändringen de bestämmelser om ändringssökande som tillämpas på beslut om godkännande.

Konsekvenser av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart: Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart medför vissa administrativa skyldigheter för Transport- och kommunikationsverket, såsom klassificering av inre vattenvägar av havskaraktär. Konsekvenserna bedöms dock vara små. Inlandssjöfarten i Finland är huvudsakligen småskalig och säsongbetonad, så det är osannolikt att det från andra medlemsstater skulle komma ett betydande antal arbetstagare eller företagare till Finlands inre vattenvägar. Aktörerna i de övriga medlemsstaterna har denna möjlighet redan nu, men under de senaste tio åren har endast ett fåtal förfrågningar om saken kommit till den finska myndigheten. Det finns inga kända fall där någon skulle ha varit verksam med unionscertifikat på inre vattenvägar i Finland. Vid tidpunkten för utarbetandet av regeringens proposition (den 20 oktober 2020) har Transport- och kommunikationsverket inte heller kännedom om att någon finländare söker arbete på andra medlemsstaters inre vattenvägar.

Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19: De ändringar som föreslås i lagen om transportservice bedöms ha följande konsekvenser för myndigheternas verksamhet:

- *18 a §:* Den temporära utvidgningen av beredskapsskyldigheten för innehavare av tillstånd för person- och godstrafik till att omfatta mindre aktörer bedöms ha en förtydligande effekt på den behöriga myndigheten Transport- och kommunikationsverkets uppgifter under covid-19-epidemin. Eftersom det i Finland finns mycket offentligt organiserad trafik som baserar sig på konkurrensutsatta upphandlingar, har de myndigheter som ordnar transporter en central roll i förhindrandet av spridningen av sjukdomen covid-19. Dock bedöms den föreslagna ändringen öka myndigheternas administrativa och ekonomiska börda.

- 109 §: Den ändring som temporärt utvidgar Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter om giltighetstiden för kompetensbevis bedöms ha positiva effekter för Transport- och kommunikationsverket och trygga kontinuiteten i verksamheten. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift binds giltighetstiden för kompetensbeviset till giltighetstiden för det behörighetsbrev som utfärdats av en utländsk myndighet som ligger till grund för kompetensbeviset, vilket minskar Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda under covid-19-epidemin.
- 179 a §: Den föreslagna ändringen av lagen om transportservice, som innebär att anmälningstiden temporärt förkortas under covid-19-epidemin, gör det möjligt att med mycket kort varsel minska turtätheten inom den reguljära persontrafiken. En snabb nedskärning av turerna har konsekvenser både för myndigheternas verksamhet och för passagerarna. Om den avslutade turen som ordnas på marknadsvillkor till sin natur är kritisk t.ex. med tanke på försörjningsberedskapen, kan de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna orsakas betydande tidtabellsproblem när det gäller anskaffningen av ersätande trafik. Förutom myndigheterna kan resenärerna ha svårt att ordna sin rörlighet när tidtabellerna förändras snabbt.

Konsekvenser för trafiksäkerheten och säkerheten inom sjötrafiken samt för sjöfarten

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab: Eftersom Traffic Management Finland Ab svarar för trafikledningen har de en heltäckande bild av vägvärdet och störningarna i vägtrafiken i Finland. Genom att kombinera dessa uppgifter med information om rutter och tidtabeller kan väderlekens och störningarnas inverkan beaktas bättre i kollektivtrafiken och på så sätt kan både säkerheten och förutsägbarheten förbättras.

Genom förslaget till ändring av 101 § i lagen om transportservice blir det möjligt att kombinera befälhavarens och maskinchefens uppgifter också på större fartyg än tidigare. Fastställande av bemanningen så att fartygets befälhavare får vara maskinchef på fartyg med en maskineffekt som understiger 750 kilowatt förutsätter att Transport- och kommunikationsverket gör en prövning från fall till fall där säkerhetsaspekterna beaktas. I förslaget förutsätts det särskilt att förfarandet inte får medföra fara för människoliv, egendom eller miljön. Möjligheten begränsas endast till sådana fartyg där fartygets konstruktion och maskineriarrangemang gör det möjligt att samtidigt sköta båda uppgifterna på ett tryggt sätt. Förslaget bedöms således inte ha några konsekvenser för säkerheten inom sjöfarten. Den prövningsrätt som föreslås för verket att fastställa bemanningen säkerställer att uppgifterna som fartygets befälhavare och maskinchef kan kombineras utan att säkerheten inom sjöfarten samt den marina miljön äventyras.

Den föreslagna ändringen gör det möjligt att genomföra förbindelsetrafik för lotsar, dvs. förflyttningar och andra transporter än sådana som görs i anslutning till lotsningsuppdrag, på ett sådant sätt att det inte behöver avsättas två personer för uppgiften. Verksamheten i fråga kan genomföras tryggt också med en person, eftersom maskinkontrollinstrumenten på de båtar som används av lotsar är placerade så att också maskineriet kan styras från manöverplatsen. Dessutom har de bryggor som används av lotsar byggts så att även en person kan ensam tryggt förtöja en båt. I transporter i anslutning till lotsningsuppdrag hör det däremot alltid två personer till besättningen, av vilka den ena fungerar som befälhavare och den andra som säkerhetsman och maskinchef. Den föreslagna ändringen påverkar således inte genomförandet av transporter i anslutning till egentliga lotsningsuppdrag, utan i dem deltar alltid minst två personer också i fortsättningen. Den föreslagna ändringen har således inte heller några konsekvenser för säkerheten i lotsningsverksamheten.

Konsekvenser av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart: Genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart bedöms inte ha några betydande konsekvenser för säkerheten i sjötrafiken. Det är redan nu möjligt att bedriva verksamhet på de inre vattenvägarna i Finland med de behörigheter som andra medlemsstater beviljar. På de inre vattenvägar som klassificeras som vattenvägar med havskaraktär och där det krävs större kompetens för att färdas krävs dessutom lämpliga specialkompetenser av fartygspersonalen.

Beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19: De ändringar som föreslås i lagen om transportservice bedöms inte ha några betydande konsekvenser för trafiksäkerheten eller säkerheten inom sjötrafiken eller sjöfarten.

- *18 a och 179 a §:* De temporära ändringar som föreslås i lagen om transportservice och som gäller beredskapsskyldigheten för innehavare av tillstånd för person- och godstrafik och anmälningstiden för tillhandahållare av transporttjänster inom persontrafiken inverkar inte på trafiksäkerheten, eftersom kraven på tjänsteleverantörernas yrkesskicklighet eller tillstånd inte tummas på.
- *109 §:* Genom att temporärt utvidga Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter om förlängning av giltighetstiderna för kompetensbevis eftersträvas kontinuitet inom sjöfarten under covid-19-epidemin. Förslaget, som avses vara temporärt, gäller förlängning av giltighetstiden för befintliga kompetensbevis, inte utfärdande av helt nya behörighetsbevis. Förslaget har således inga betydande konsekvenser för fartygspersonalens yrkesskicklighet eller säkerheten inom sjötrafiken och sjöfarten.

4.2.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession

Den ändring som görs i 9 § i upphandlingslagen (1397/2016) är hänvisningsteknisk och har inga ekonomiska eller andra konsekvenser.

4.2.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

Ekonomiska konsekvenser: Förslagen till ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för myndigheterna: Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart medför vissa administrativa skyldigheter för Transport- och kommunikationsverket. Den viktigaste nya skyldigheten för Transport- och kommunikationsverket är att på begäran bekräfta de uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor på de inre vattenvägarna i unionens medlemsstater som redaren eller befälhavaren har meddelat. Med tanke på det ringa antalet förfrågningar om begäran om erkännande som grundat sig på tidigare direktiv om inre vattenvägar bedöms konsekvenserna dock vara små. Direktivet förutsätter en liten ändring i Transport- och kommunikationsverkets register med tanke på en begäran om fastställande av de uppgifter som antecknats i tjänstgöringsjournalen.

4.2.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket

Ekonomiska konsekvenser

Preciseringen av Transport- och kommunikationsverkets styrande roll bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för myndigheterna:

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverkets styrande roll ska preciseras och förtydligas ytterligare. Författningsgrunden och ämbetsverkets behörighet att styra NTM-centralerna i frågor som gäller den offentliga persontrafiken, specialfinansieringen av trafik- och transportservicen i skärgården samt ärenden som gäller enskilda vägar bör förtydligas genom att precisera det språkliga uttrycket. För styrningen används i fortsättningen den språkliga termen sektorstyrning, som överensstämmer med lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna. Ändringen förtydligar också arbetsfördelningen mellan Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket vid styrningen av NTM-centralerna. De föreslagna ändringarna bedöms inte ha några betydande konsekvenser för verksamheten vid Transport- och kommunikationsverket eller NTM-centralerna. Uppgifterna i fråga har överförts från det dåvarande Trafikverket till Transport- och kommunikationsverket redan i samband med ämbetsverksreformen. Det har dock framkommit att NTM-centralerna saknar juridisk kompetens i anslutning till uppgifterna i fråga. Det är nödvändigt att avhjälpa denna brist.

4.2.5 Lagen om tryckbärande anordningar

Den ändring som görs i lagen om tryckbärande anordningar är huvudsakligen hänvisningsteknisk och har inga ekonomiska eller andra konsekvenser.

4.2.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster

Den ändring som föreslås i 20 § i försörjningslagen (1398/2016) är hänvisningsteknisk och den har inga ekonomiska eller andra konsekvenser.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Förslagen och deras konsekvenser

Ändringsförslagen i denna proposition var sådana att de kan genomföras endast lagstiftningsvägen genom att ändra gällande lagstiftning.

Direktivet om yrkeskvalifikation för inlandssjöfart: Vid beredningen av direktivet har Finland strävat efter ett slutresultat där direktivet genomförs med så små krav som möjligt. Vid valet av omfattningen av genomförandet av direktivet har Finland utöver alternativet att alla förpliktelser i direktiven sätts i kraft, två alternativ som möjliggör ett begränsat genomförande: undantag från tillämpningsområdet för behörighetskraven (artikel 2.3) eller ett något mer omfattande genomförande (artikel 39.2).

Enligt artikel 2.3 får en medlemsstat låta bli att tillämpa behörighetskraven enligt direktivet, om personer som omfattas av direktivets tillämpningsområde endast trafikerar nationella vattenvägar som inte är anslutna till en annan medlemsstats vattenvägsnät och som enbart trafikerar korta resor av lokalt intresse, där avståndet från avgångsplatsen aldrig är längre än 10 kilometer, eller om de trafikerar säsongbundet. Med säsongbunden sjöfart avses i direktivet sådan sjöfartsverksamhet som bedrivs under högst sex månader per år. För att trygga arbetskraftens fria rörlighet måste dock också en sådan medlemsstat genomföra vissa artiklar om erkännande av EU-behörigheter och om myndighetssamarbete.

I Finland statistikförs inte fartygens resor på insjöarna, och därför går det inte att lämna några säkra uppgifter om resornas längd. Det är dock sannolikt att en del av resorna till exempel inom Saimenområdet överskrider nämnda gräns på tio kilometer. Också villkoret om säsongsbundenhet är förenat med osäkerhetsfaktorer. Exempelvis är säsongen för passagerarfartygstrafiken betydligt kortare än sex månader, dvs. cirka 3–4 månader per år, men en del av lastfartygen trafikerar beroende på säsongen längre. Lastfartygens trafikperioder varierar beroende på den årliga issituationen. Under en varm vinter kan trafikperioden på ett lastfartyg vara t.ex. 9 månader.

Problemet både med kraven på resans längd och med verksamhetens säsongsbundenhet är ur Finlands synvinkel, att medeltal inte kan användas vid bedömningen av deras lämplighet. Enligt den rådande tolkningen får de fastställda gränsvärdena inte överskridas alls. Ett undantag från direktivet förutsätter således antingen att inlandssjöfarten i Finland begränsas till endast resor på högst tio kilometer eller att den årliga trafikperioden begränsas till sex månader. För aktörerna inom inlandssjöfarten i Finland har sådana begränsningar sannolikt konsekvenser som allvarligt försämrar verksamhetens lönsamhet, och sådana åtgärder kan inte heller annars anses vara ändamålsenliga. Således kvarstår som alternativ vid genomförandet av direktivet det sätt som avses i artikel 39.2.

Enligt artikel 39.2 är en medlemsstat skyldig att sätta i kraft endast vissa skyldigheter enligt direktivet, om alla medlemmar av däckspersonalen, experter på passagerartrafik och experter på kondenserad naturgas samt befälhavare som är verksamma på dess territorium uteslutande är verksamma på sådana nationella inre vattenvägar som inte är förbundna med en annan medlemsstats vattenvägsnät. De skyldigheter som ska genomföras gäller till största delen erkännande av unionens kvalifikationer och myndighetssamarbete i anslutning till detta, bedrägeribekämpning och sanktioner.

Det alternativ som avses i artikel 39.2 skiljer sig i praktiken inte avsevärt från undantag från direktivets tillämpningsområde, eftersom Finland i vilket fall som helst ska erkänna de behörigheter som avses i direktivet och genomföra förpliktelser som gäller administrativt samarbete. Ett mer omfattande genomförande innebär en liten ökning av förvaltningens skyldigheter. Med tanke på de skyldigheter som aktörerna inom branschen har finns det inga skillnader mellan de olika alternativen för genomförande.

I bägge alternativen ska medlemsstaterna genomföra artikel 10 i fråga om behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler. Den artikeln gäller erkännande av behörigheter enligt direktivet. Samtidigt erkänns tjänstgöringsjournaler som utfärdats inom unionens territorium och i vilka den tjänstgöring till sjöss som utförts i inlandssjöfart antecknas. Denna skyldighet gäller även behörigheter som utfärdats av ett tredjeland och som bedömts och erkänts av kommissionen i enlighet med kraven i direktivet.

Av bägge alternativen följer en skyldighet att klassificera och underrätta kommissionen om de vattenvägar som kräver behörighet att navigera vattenvägar med havskaraktär.

Av säkerhetsskäl eller av hänsyn till allmän ordning får unionsbehörighetsbrev dras in tillfälligt. Skillnaden mellan dessa två genomförandalternativ är att enligt alternativet att inte omfattas av direktivets tillämpningsområde ska medlemsstaten begära att den myndighet som utfärdat behörighetsbrevet tillfälligt drar in det, medan medlemsstaten enligt alternativet med ett mer omfattande genomförande själv kan tillfälligt dra in behörighetsbrevet och föra in uppgifterna om indragningen i en databas som upprätthålls av Europeiska kommissionen. Återkallande av behörighetsbrev kan dock göras endast av den myndighet som utfärdat det.

I båda alternativen ska medlemsstaten säkerställa att fartygets befälhavare antecknar den utförda tjänstgöringen till sjöss i tjänstgöringsjournalen, om innehavaren av tjänstgöringsjournalen begär det. På motsvarande sätt ska myndigheten i båda alternativen fastställa anteckningen på begäran av innehavaren av tjänstgöringsjournalen. Skyldigheten att fastställa anteckningen gäller dock endast uppgifter som är högst 15 månader gamla.

En medlemsstat som tillämpar alternativet med ett mer omfattande genomförande ska utse en behörig myndighet i enlighet med artikel 26 för tillfälliga indragningar av behörighetsbrev och fastställande av tjänstgöringar till sjöss samt för bekämpning av bedrägerier och olaglig verksamhet. Dessutom ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits med stöd av direktivet.

Enligt båda alternativen ska övergångsbestämmelserna i artikel 38 tillämpas på giltigheten av gamla unionsbehörighetsbrev.

Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. De förpliktelser i direktivet som gäller Finland är entydiga och lämnar inte någon nationell prövningsrätt.

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab. Alternativet är att inget görs. I detta fall skulle man vänta på att ITS-direktivet och dess tillämpningsförfordningar uppdateras. Detta kan dock anses bromsa utvecklingen inom branschen samt de mål för trafik- och transportsystemet och utnyttjandet av digitaliseringen som skrivits in i regeringsprogrammet. Europeiska kommissionen har dock för avsikt att i fortsättningen utveckla tjänsterna så att de är interoperabla. I det fortsatta arbetet beaktas initiativen och målen för en strategi som fokuserar på nyttjande av data och som gäller bättre utnyttjande av information samt en gemensam förvaltningsmodell och författningsmiljö. Kommissionen håller också på att producera jämförelseuppgifter om tjänsteaktörerna i de olika medlemsländerna hittills, men dessa uppgifter är ännu inte tillgängliga när denna proposition lämnas.

5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart

Även i andra EU-medlemsstater pågår det nationella genomförandet av direktiven, så det är svårt att få exakta uppgifter om planerna för genomförande av direktiven när det gäller användningen av det nationella handlingsutrymmet. Dessutom kan de riktlinjer som dragits upp ännu ändras i takt med att beredningsprocessen för lagstiftningen framskrider.

Enligt de uppgifter som de svenska myndigheterna lämnade vid tidpunkten för skrivandet av regeringens proposition (den 20 juli 2020) har Sverige ännu inte inlett ett projekt för att genomföra direktivet, men planerar att genomföra de åtgärder som direktivet förutsätter enligt artikel 39.2.

Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

Det nationella genomförandet av direktivet pågår också i andra medlemsstater. Uppgifter om genomförandet av direktivet i andra medlemsstater fanns inte tillgängliga under beredningen av regeringens proposition (den 20 juli 2020).

Ordnanande av tjänsten för mobilitetsinformation

Bland de nordiska länderna har man i Norge och Sverige arbetat för att uppnå liknande mål. Ekosystemet som tillvägagångssätt skulle närma Finland till dessa länder. I Norge och Sverige är motsvarande reseinformation som överskrider trafikmedelsgränserna delvis eller helt koncentrerad till bolag, men modellen skiljer sig på det sättet att bolagen också tillhandahåller slutanvändartjänster, varvid olika bolag och aktörer helt eller delvis är verksamma under samma varumärke. Avsikten är att i Finland låta aktörerna inom branschen utveckla tjänsterna för slutanvändare.

I Norge grundades år 2016 aktiebolaget Entur, som ägs helt och hållet av den norska staten och som hade 253 anställda år 2019. Bolagets uppgift är att erbjuda en konkurrenskraftig och neutral digital kanal för reseplanering och köp av hela resekedjor. Från bolagets biljett- och betaltjänst kan biljetter skaffas för buss-, spårvagns-, tåg- och färjeresor. Alla norska järnvägsbolag är med i servicen och målet är att få med också alla norska bussbolag. Bolagets tjänst är en NAP-tjänst i enlighet med ITS-direktivet, en katalog över mobilitetstjänster. Norska staten stöder tjänsten med 2–4 miljoner euro per år. Det statliga stödet riktas till utveckling av elektroniska biljett-tjänster, hantering av offentliga data och planering av ruttguider. Bolaget utför mycket utvecklingsarbete och arbetar aktivt bland annat för att utveckla en gemensam NeTEx-gränssnittsstandard för de nordiska länderna. Finland har följt med NeTEx-samarbetet.

I Sverige har ordnandet av tjänster inom offentlig trafik sedan 1983 organiserats frivilligt i form av ett s.k. PPP-samarbete i form av aktiebolaget Samtrafiken. I samarbetet deltar 34 företag och aktörer samt cirka 20 andra samarbetspartner. Samtrafiken sysselsätter 28 arbetstagare och har en omsättning på 8,5 miljoner euro. Genom att ingå ett samarbetsavtal med aktiebolaget Samtrafiken kan man delta i det riksomfattande biljett- och betalningssystemet Resplus, som används för att sälja enskilda resor och resekedjor. Samtrafiken tar ut ett litet förmedlingsarvode för de biljetter som förmedlas för att täcka kostnaderna för tjänsten. På uppdrag av det svenska Trafikverket fungerar Samtrafiken som åtkomstpunkt, en katalog över mobilitetstjänster, som samlar tidtabellsuppgifterna i en enda databas och erbjuder information i ruttguiden Resrobot. Samtrafiken deltar också i standardiseringsarbetet och deltar i utvecklingen av NeTEx-gränssnittet.

6 Remissvar

Utkastet till regeringens proposition skickades på remiss den 21 augusti 2020. Remissutlåtandena begärdes senast den 11 september 2020. Sammanlagt 48 utlåtanden lämnades in.

I detta kapitel presenteras kortfattat några huvudiakttagelser och frågor som tagits upp i flera utlåtanden. Utlåtandena har behandlats närmare i ett sammandrag av utlåtandena som sammanfattar remissresponsen.

Utlåtandena och sammandraget av dem finns offentligt tillgängliga under identifieringskod LVM030:00/2020 på statsrådets webbplats Projekt på adressen valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM030:00/2020. Utlåtandena finns i statsrådets tjänst för projektinformation under Dokument.

Ändringsförslag som gäller vägtrafiken (32 och 43 §)

Förslaget gällande 32 § i lagen om transportservice understöddes i huvudsak i utlåtandena. Utbildningsstyrelsen konstaterar dock att ordalydelsen ”administrerar” i det nya moment som föreslås i paragrafen eventuellt orsakar oklarheter, även om det med uttrycket uppenbarligen avses

193 § som gäller fördelningen av ansvaret för myndighetsuppgifter. Utbildningsstyrelsen påpekar att i den paragrafen och i dess 4 mom. har saken uttryckts med begreppet ”svarar för”. I den paragrafen används dessutom ordet svarar också i fråga om andra myndigheter. Utbildningsstyrelsen föreslår att det moment som fogas ska ha samma ordalydelse som i 193 § 4 mom. Därtill föreslår Utbildningsstyrelsen att en hänvisning till 193 § 4 mom. fogas till det nya momentet.

I fråga om förslaget till ändring av 43 § gjordes i utlåtandena vissa iakttagelser och föreslogs det preciseringar. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf (nedan SKAL) konstaterar i sina utlåtanden att om avsikten med ändringen av 43 § 2 mom. i lagen om transportservice är att överföra beslutanderätten i fråga om undantagen från artikel 14 i kör- och vilotidsförordningen från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket, understöds propositionen. Enligt Autoliikenteen Työnantajaliitto ry och SKAL är det också nödvändigt att foga detta syfte till detaljmotiveringen. Om avsikten däremot endast har varit att helt undanröja möjligheten att utnyttja de nationella undantagen i artikel 14 i kör- och vilotidsförordningen, ser Autoliikenteen Työnantajaliitto och SKAL inga grunder för ändringen. Enligt Autoliikenteen Työnantajaliitto och SKAL har användningen av dessa undantag haft stor betydelse under coronaviruspandemin. Logistiikkayritysten Liitto ry konstaterar att deras synpunkter överensstämmer med Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:s och SKAL:s synpunkter. Utöver det som nämns ovan föreslår Transport- och kommunikationsverket i sitt utlåtande att motiveringen till förslaget kompletteras genom att konstatera att beslut om de undantag som avses i den mening som stryks ur momentet enligt 3 mom. i samma paragraf ska fattas genom förordning av statsrådet.

Formuleringen i förslaget till 32 § ändrades utifrån remissvaren vid den fortsatta beredningen av utkastet till proposition. Ordet ”administrerar” i förslaget ändrades för att förtydliga bestämmelsen till ”hör till dess behörighet”. Därtill kompletterades motiveringen till förslaget med en hänvisning till 193 § i lagen om transportservice. Syftet med förslaget till 43 § är att eliminera överlappande reglering. Enligt 2 mom. i den gällande paragrafen beslutar kommunikationsministeriet om tillämpningen av de undantag som avses i artikel 14 i kör- och vilotidsförordningen, medan det enligt 3 mom. kan föreskrivas genom förordning av statsrådet om tillämpningen av de undantag som avses i artikel 14 i förordningen. I och med den föreslagna ändringen stryks omnämmandet i 2 mom. om tillämpning av undantag. I enlighet med 3 mom. ska det dock fortfarande vara möjligt att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om tillämpningen av undantagen. Efter remissen fogades en förtydligande komplettering till motiveringen till ändringsförslaget.

Krav på fartygets befälhavare och maskinchef samt sammanslagning av uppgifterna (101 § 1 mom.)

Den föreslagna ändringen, som förtydligar kravet på befälhavare och maskinchef ombord på fartyg och möjliggör en mer omfattande sammanslagning av dessa åtgärder än för närvarande, understöddes allmänt i yttrandena. Det framkom dock vissa preciseringsbehov. Länsirannikon koulutus Oy WinNova (WinNova) framför i sitt utlåtande sin oro över att förslaget begränsar charterverksamhetens lönsamhet, om det krävs en separat maskinchef på vissa typer av fartyg. WinNova konstaterar att på grund av detta krav har det inte varit möjligt för vissa aktörer att inleda företagsverksamhet. WinNova föreslår därför att trafiksäkerhetsmyndigheten ska ges en större möjlighet till prövning i fråga om bemanningen. I fråga om den oro som framförs i yttrandet bör det påpekas att kravet på en separat maskinchef inte är nytt. Syftet med den föreslagna ändringen är att förtydliga redan gällande rätt, vilket också Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande. Transport- och kommunikationsverket konstaterar också

i sitt utlåtande att den föreslagna ändringen som gäller kombinerande av befälhavarens och maskinchefens uppgifter underlättar kostnaderna för näringen i fråga om små fartyg. Verket konstaterar att ändringen också behövs med tanke på den tekniska utvecklingen av små fartyg i och med att maskineffekten och automatiseringen ökar, eftersom den nuvarande gränsen på 350 KW har visat sig vara för liten för vissa av de nuvarande fartygen. Med anledning av responsen från WinNova och Transport- och kommunikationsverket förtydligades specialmotiveringen till 101 § samt konsekvensbedömningen.

Utifrån responsen från Finnpiilot Pilotage Ab (Finnpiilot) beslutade man att precisera bedömningen av säkerhetskONSEKVENSERNA i fråga om förslaget till 101 §. Finnpiilot påpekar att vid transporter i anslutning till lotsningsuppdrag har besättningen alltid två personer, av vilka den ena är befälhavare och den andra säkerhetsman och maskinchef. Den föreslagna ändringen påverkar således inte själva genomförandet av transporter i anslutning till lotsningsuppdrag och inte heller säkerheten vid lotsningen.

Nationellt genomförande av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart (96, 106, 112, 194, 242 a och 250 §) och av direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk (110 och 113 §)

Förslagen om att genomföra skyldigheterna i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk understöddes. När det gäller direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk konstaterar Transport- och kommunikationsverket att genomförandet av direktivet på det sätt som föreslås preciserar och stärker den förvaltningspraxis som redan nu tillämpas i Finland i fråga om ömsesidigt erkännande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet inom EU. Rederierna i Finland rf fäster särskild uppmärksamhet vid ändringen av 113 § som den anser vara positiv, och som innebär att det tydligt framgår att handlingar som hänför sig till behörigheter ska förvaras ombord på fartyget i skriftlig eller elektronisk form.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart på det sätt som föreslås bidrar till att bevara livskraften hos Finlands inlandssjöfart, samtidigt som arbetskraftens fria rörlighet inom EU stöds. Enligt verket bevarar det föreslagna sättet också den för Finland viktiga fria rörligheten mellan de inre vattenvägarna och kustområdena i Finland med samma behörighetskrav för fartygspersonalen.

I fråga om tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten och omhändertagande av tillståndshandlingen (242 a §) beslutade man att ändra förslaget på basis av responsen från Polisstyrelsen. Förslaget ändrades så att utöver Transport- och kommunikationsverket kan någon annan myndighet som övervakar sjötrafiken omhänderta en tillståndshandling som har dragits in tillfälligt. Utöver Transport- och kommunikationsverket kan de myndigheter som övervakar sjötrafiken också omhänderta en tillståndshandling i fråga om vilket utredningen av ett ärende som gäller tillfällig indragning fortfarande pågår, om omhändertagandet av tillståndshandlingen behövs för att trygga säkerheten eller den allmänna ordningen. En myndighet som övervakar sjötrafiken ska tillstålla Transport- och kommunikationsverket den tillståndshandling som myndigheten har omhändertagit.

Dataskyddsbestämmelser i anslutning till det nationella genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart

När det gäller direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart fäste justitieministeriet stor uppmärksamhet vid frågor kring dataskydd. Responsen gällde i synnerhet 242 a och 250 § i

lagen om transportservice och 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Vid den fortsatta beredningen har justitieministeriets utlåtande beaktats och utifrån det har avsnittet om skydd för privatlivet i 12 kap. (Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning) preciserats.

I sitt utlåtande påpekar justitieministeriet i enlighet med riksdagens förvaltningsutskotts betänkande om dataskyddslagen, att den registrerades rättigheter alltid ska framgå tydligt ur föreslagna lagstiftning⁵. Vid den fortsatta beredningen av utkastet till proposition bör det således preciseras vilken punkt som betraktas som den enda eller primära rättsliga grunden för sådan behandling av personuppgifter som avses i 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, eftersom detta har betydelse med tanke på vilka rättigheter den registrerade har enligt III kap. i dataskyddsförordningen.

Justitieministeriet fäster i anslutning till den rättsliga grunden för behandling enligt dataskyddsförordningen också uppmärksamhet vid arten av de personuppgifter som behandlas. I det föreslagna 26 d § 1 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande paragrafen att redaren ska föra ett register över uppgifter om hälsotillståndet hos de sjömän som är anställda hos redaren. Justitieministeriet påpekar att eftersom uppgifter om hälsotillstånd i EU:s dataskyddsförordning hör till de särskilda kategorierna av personuppgifter, bör propositionsutkastet vid den fortsatta beredningen kompletteras med en bedömning av vilken rättslig grund enligt artikel 9.2 i dataskyddsförordningen behandlingen av hälsouppgifter anses grunda sig på. Justitieministeriet konstaterar att vid beredningen ska dessutom beaktas de kriterier som behandlingsgrunderna ställer för den nationella regleringen. Justitieministeriet konstaterar också att propositionsutkastet bör preciseras vid den fortsatta beredningen genom att identifiera olika aktörers roller i behandlingen av uppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen.

När det gäller den informativa hänvisningen som flyttas till 26 d § 3 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, konstaterar justitieministeriet att det enligt huvudregeln inte är nödvändigt att hänvisa till allmänna bestämmelser i speciallagstiftningen. Justitieministeriet förespråkar ur tydlighetssynpunkt att man i motiveringen till propositionen skulle lyfta fram förhållandet mellan de lagar som tillämpas så att de praktiska aktörerna får en klar helhetsbild av den relevanta lagstiftningen.

När det gäller de planerade nya 242 a § och 250 § i lagen om transportservice upprepar justitieministeriet behovet av att specificera den enda eller primära rättsliga grunden. Justitieministeriet påpekar dessutom att det av utkastet till proposition inte framgår om Transport- och kommunikationsverket i det förfarande som avses i paragraferna kan behandla sådana uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen. Justitieministeriet anser att propositionsutkastet i den fortsatta beredningen bör granskas till denna del och vid behov kompletteras genom att behandlingsgrunden enligt artikel 9.2 i dataskyddsförordningen identifieras.

I fråga om de nämnda 242 a och 250 § fäster justitieministeriet dessutom uppmärksamhet vid att de inte har granskats i utkastet till proposition i ljuset av artikel 10 i dataskyddsförordningen. I den artikeln föreskrivs det om behandlingen av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål samt överträdelse. Justitieministeriet anser att propositionsutkastet bör granskas och vid behov kompletteras med en bedömning av de krav på nationell specialreglering som avses i artikel 10 i dataskyddsförordningen.

⁵ FvUB 13/2018 rd, s. 25.

Justitieministeriet påpekar dessutom att bedömningen av huruvida den föreslagna regleringen är förenlig med grundlagen bör vid den fortsatta behandlingen kompletteras med beaktande av grundlagsutskottets tolkningsriktlinjer om behovet av reglering av behandlingen av känsliga personuppgifter och dess detaljnivå.

Förslag till beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 (18 a, 109, 179 a §)

Förslagen till beredskap för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 upplevdes allmänt vara bra och behövliga. Till exempel konstaterar Försörjningsberedskapscentralen i sina utlåtanden att man i lagändringarna i utkastet har beaktat väl de ändringsbehov som framkommit i covid-19-läget. I synnerhet förlängningen av giltighetstiden för kompetensbevis, den statliga finansieringen av kollektivtrafiken samt förkortandet av anmälningstiden för ändringar i tidtabeller och rutter inom persontrafiken är alla nödvändiga ändringar utifrån erfarenheterna under pandemiläget. Försörjningsberedskapscentralen välkomnar också utvidgningen av beredskapsskyldigheten till att gälla företag inom person- och godstrafiken med färre än 15 fordon samt aktörer inom taxitrafiken.

Försörjningsberedskapscentralen betonar i sitt utlåtande att de ovan nämnda ändringarna i lagutkastet förbättrar förmågan att säkerställa kontinuiteten och funktionssäkerheten inom logistiken, vilket är en förutsättning för att försörjningsberedskapen ska kunna tryggas. Försörjningsberedskapscentralen påpekar dock att det finns en klar brist i beredskapen till den del som rederierna, hamnarna och hamnaktörerna saknar motsvarande beredskapsskyldighet som andra trafiksystemsaktörer. Till denna del konstateras det att behovet av beredskapsskyldighet för olika aktörer inom sjöfarten har bedömts i tjänstemannaarbetet. När det gäller aktörerna inom sjöfarten har det inte bedömts finnas något nödvändigt behov av att öka beredskapsregleringen. De nuvarande avtalsarrangemangen mellan Försörjningsberedskapscentralen och rederierna bedöms tills vidare vara tillräckliga för att säkerställa den fartygskapacitet som krävs.

I utlåtandena framfördes också andra omständigheter som det finns skäl att fästa uppmärksamhet vid i den fortsatta beredningen av förslag som gäller beredskap inför störningar under normala förhållanden. Dessa iakttagelser behandlas nedan separat för varje förslag.

I samband med den fortsatta beredningen har paragraferna om beredskap inför störningar under normala förhållanden i detta skede riktats till förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19.

Utvidgning av beredskapsskyldigheten för innehavare av person- och godstrafiktillstånd (18 §)

I samband med den fortsatta beredningen har man i paragrafens innehåll betonat förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19.

Många utlåtanden gavs om den föreslagna utvidgningen av beredskapsskyldigheten för innehavare av person- och godstrafiktillstånd till att omfatta även mindre aktörer. Ändringsförslaget ansågs i huvudsak vara motiverat och nödvändigt, men vissa preciseringsbehov lyftes fram.

Till exempel Helsingfors stad och Suomen Taksiliitto ry konstaterar att även om beredskapen stöder företagets kontinuitet och trafiksystemets funktionssäkerhet, kräver en utvidgning av beredskapsskyldigheten mer resurser av företaget och ytterligare en ökning av företagets och även myndigheternas administrativa börda. Enligt Helsingfors stad bör man i propositionen lyfta fram både uppfattningarna om införandet av beredskapsskyldigheten och grunderna för

utvidgningen av beredskapsskyldigheten. Linja-autoliitto ry föreslår att kravnivån för beredskapsskyldigheten på längre sikt kunde bedömas i förhållande till andra trafikformer och kravnivån således kunde anpassas för att trygga kontinuiteten i verksamheten och utifrån den bedömning som är under beredning också till dessa delar. Cabonline Finland Ab och PRO-Keskus Oy anser att det vore bra att göra upp beredskapsplaner centraliserat via förmedlingscentralerna. Enligt Cabonline Finland Ab är en enskild taxibilist ofta en ensamföretagare, för vilken detta är en oskälig ansträngning. Dessutom påpekar PRO-Keskus Oy att administrering och granskning samt upprätthållande av beredskapsplaner som utarbetats av enskilda trafikidkare är ett sätt att administrera beredskapsplanerna som skapar onödigt arbete.

Justitieministeriet konstaterar att aktörernas skyldighet att utarbeta planen inte har kopplats till något annat än fastställande av situationen i fråga. För att säkerställa att regleringen är effektiv och verkningsfull föreslår justitieministeriet att regleringen preciseras t.ex. genom ett krav på att en plan ska utarbetas utan dröjsmål. Justitieministeriet påpekar i fråga om 2 mom. att det enligt propositionsutkastet inte uttryckligen är fråga om reglering som hänför sig till den nuvarande epidemin av smittsamma sjukdomar, och att formuleringen av momentet därför måste ses över, eftersom det i den föreslagna formen endast hänvisar till social- och hälsovårdsministeriets och Institutet för hälsa och välfärds anvisningar för bekämpning av smittsamma sjukdomar. Enligt justitieministeriet är det motiverat att utvidga hänvisningen till att gälla myndighetsanvisningar och myndighetsföreskrifter som hänför sig till också andra undantagsförhållanden än epidemier av smittsamma sjukdomar. Enligt justitieministeriet bör förslaget också preciseras så att det hänvisar till de tekniska föreskrifter som meddelats av kommunikationsministeriet och så att orden vid behov stryks ur momentet.

Transport- och kommunikationsverket föreslår att följande detalj övervägs: i det föreslagna 2 mom. föreslås det att den administrativa bördan för små aktörer underlättas så att beställningscentralen kan utarbeta en plan för tillståndshavarnas räkning eller i samarbete med tillståndshavarna, om tillståndshavaren är medlem i en beställningscentral för taxitrafik. Transport- och kommunikationsverket föreslår att det övervägs att denna lättnad inte enbart begränsas till beställningscentraler för taxitrafik, utan att samma möjlighet ska vara tillgänglig även för andra aktörer som omfattas av tillämpningsområdet för 2 mom. Verket påpekar att service som liknar taxitrafik även kan tillhandahållas med så kallad minibussmateriel och att det kan vara fråga om små företag som kunde dra nytta av stödet från beställningscentralen i detta fall. Verket konstaterar att denna ändring kan genomföras genom att orden ”för taxitrafik” stryks efter ordet beställningscentral.

Folkpensionsanstalten fäster uppmärksamhet vid att tillståndshavarna enligt 2 mom. i utkastet till proposition är skyldiga att beakta de anvisningar som ges av de myndigheter som ansvarar för tjänsterna när tillståndshavaren tillhandahåller tjänster som ordnas av myndigheterna. Folkpensionsanstalten konstaterar att avsikten med det som sägs på sidan 39 (i den finska texten till utkast till proposition som var på remiss) uppenbarligen är att en tillståndshavare som producerar taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten med stöd av 2 mom. ska vara skyldig att beakta Folkpensionsanstaltens anvisningar. Folkpensionsanstalten påpekar att den med stöd av sjukförsäkringslagen ersätter resekostnader som föranleds av behandling av sjukdom och graviditet. Folkpensionsanstalten har också konkurrensutsatt de tjänsteproducenter som producerar taxiresor som ersätts med stöd av sjukförsäkringslagen. Folkpensionsanstalten har dock inte något ansvar för att ordna taxiresor med stöd av sjukförsäkringslagen eller någon annan lag. Folkpensionsanstalten föreslår att det till 2 mom. fogas ett särskilt omnämmande av resor som ersätts av Folkpensionsanstalten.

Turism- och Restaurangförbundet rf (nedan MaRa) anser det vara ytterst oroväckande att den administrativa bördan och kostnaderna för de turismföretag som tillhandahåller transporter som

en del av ett servicepaket ökar ytterligare. MaRa anser det vara ogrundad och överdimensionerad reglering, om programföretag och naturturismföretag som tillhandahåller transporter som en del av ett servicepaket ska utarbeta sådana beredskapsplaner som avses i 18 § i lagen om transportservice. MaRa påpekar att programföretag och naturturismföretag ska som en del av konsument säkerhetslagstiftningen se till att deras tjänster är säkra. MaRa kräver att om transporter som genomförs som en del av servicepaketet för turismföretag inte befrias från tillämpningsområdet för taxitrafiktillstånd, ska det i 18 § i lagen om transportservice föreskrivas följande undantag i fråga om transporter som utförs som en del av servicepaketet: Skyldigheten att upprätta en beredskapsplan enligt 18 § i lagen om transportservice gäller inte situationer där transporten utgör en del av ett servicepaket som tillhandahålls av ett hemserviceföretag eller ett företag som tillhandahåller turisttjänster och som utförs med ett fordon som innehas av detta tjänsteföretag. Dessutom kräver MaRa att skyldigheten att göra upp en beredskapsplan (18 §) inte ska omfatta sådana situationer där transporter som kräver taxitrafiktillstånd inte erbjuds till allmänheten utan till en på förhand avgränsad kundkrets.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf påpekar att innehavare av godstrafiktillstånd inte utesluts från tillämpningsområdet i den egentliga paragraf texten. Eftersom avgränsningen inte görs i paragraf texten förblir avgränsningen av utvidgningen helt oklar och den orsakar onödig oro och extra arbete i mindre företag som endast bedriver godstrafik med högst 15 lastbilar. Enligt SKAL är de flesta av innehavarna av godstransporttillstånd sådana företag som endast bedriver godstrafik. SKAL förutsätter att också innehavare av godstrafiktillstånd som bedriver persontrafik antecknas i tillämpningsområdet i paragraf texten.

Utifrån den inkomna responsen avskildes covid-19-regleringen från 18 § och bestämmelserna togs in i en ny 18 a §. I innehållet gjordes preciserande och förtydligande ändringar. I fråga om de kommentarer som fåtts angående den centraliserade beredningen av planerna konstateras det att enligt förslaget kan också tillståndshavarens beställningscentral göra upp planen på tillståndshavarnas vägnar eller i samarbete med tillståndshavarna. Det anses således inte nödvändigt att ändra ändringsförslaget till denna del. Vid den fortsatta beredningen av propositionsutkastet preciserades paragrafens ordalydelse på det sätt som föreslås i SKAL:s utlåtande genom att innehavare av godstrafiktillstånd ändrades till innehavare av godstrafiktillstånd som bedriver persontrafik. Till paragrafen fogades på framställning av justitieministeriet ett krav på att planen ska göras upp utan dröjsmål. I paragrafen gjordes ett informativt tillägg som förtydligar paragraf texten genom att de resor som ersätts av Folkpensionsanstalten nämns separat. Tillägget anses skapa klarhet i bestämmelsens läsbarhet och beakta även andra laganvändare än myndigheter när det gäller läsbarheten.

Vid den fortsatta beredningen av propositionsutkastet gick man inte in för att se över förslaget formulering på det sätt som presenteras i justitieministeriets utlåtande, eftersom syftet med förslaget huvudsakligen är att förhindra spridning av sjukdomen covid-19. Vid den fortsatta beredningen genomfördes inte heller de ändringar som presenterades i MaRa:s utlåtande. Ändringarna genomfördes inte, eftersom syftet med statsrådets principbeslut är att det utarbetas en plan för bedrivande av trafik i exceptionella situationer.

På basis av remissutlåtandena ändrades giltighetstiden för 18 a § och paragrafen föreslås vara temporärt i kraft till och med den 30 juni 2021. Från propositionen avlägsnades också det att Transport- och kommunikationsverket föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter om innehållet i och utarbetandet av den plan som mindre aktörer ska göra upp. Däremot ändrades förslaget så, att närmare bestämmelser om planens innehåll och om utarbetandet av planen ska få utfärdas genom förordning av statsrådet.

Förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis för fartygspersonal (109 § 4 mom.)

Under remissbehandlingen har förlängningen av giltighetstiden för kompetensbevis för fartygspersonal gällt allvarliga störningar under normala förhållanden, och förslaget avsågs vara bestående. I samband med den fortsatta beredningen beslutade man att i momentets innehåll betona förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19. Vid den fortsatta beredningen begränsades också giltighetstiden för den förslagna ändringen så, att förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis ska vara möjlig högst till och med den 30 juni 2021.

Den ändring med vilken Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis i exceptionella situationer understöddes allmänt under remissen. Till exempel Rederierna i Finland rf konstaterar att ändringen förbättrar flexibiliteten vid störningar under normala förhållanden. Även Transport- och kommunikationsverket och Försörjningsberedskapscentralen anser att förslaget är behövligt. Å andra sidan konstaterar justitieministeriet att det i ljuset av motiveringen och formuleringen av momentet förblir oklart vad förslaget innebär i praktiken. Enligt förslaget får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis. Enligt justitieministeriet förblir det oklart om bestämmelsen i fråga gäller fartygspersonalen eller verket som fattar beslut om intyg.

Utifrån den inkomna responsen beslöt man att förtydliga lagförslaget genom att utöver en hänvisning till 98 § också ta in en hänvisning till 3 och 4 mom. i den paragrafen. Dessutom preciserades specialmotiveringen så att det tydligare framgår av dem att föremålet för Transport- och kommunikationsverkets föreskrift gäller de kompetensbevis som avses i bestämmelsen i fråga. I och med bestämmelsen kan personer med kompetensbevisen i fråga bedriva sin verksamhet i Finland med stöd av kompetensbeviset under den tid som avses i bestämmelsen utan att de behöver förnya kompetensbeviset.

När det gäller justitieministeriets uppfattning att det på grund av författningshierarkin inte är möjligt att förlänga giltighetstiden för bevis genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket, är det skäl att beakta att kompetensbeviset inte är ett behörighetsbrev. Enligt 110 § 1 mom. i lagen om transportservice bekräftas det genom kompetensbeviset att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, första maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg. Ett kompetensbevis är alltså en handling med vilken ett behörighetsbrev som utfärdats av en utländsk myndighet erkänns. Ett behörighetsbrev å sin sida är en handling som är en förutsättning för att en verksamhet som avses i det ska kunna bedrivas. Närmare bestämmelser om giltighetstiderna för kompetensbevis utfärdas inte genom förordning, och författningshierarkin eller 80 § i grundlagen utgör således inget hinder för en förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis genom en myndighetsföreskrift.

Kompetensbevis beviljas alltid så att det har samma slutdatum som det ursprungliga utländska behörighetsbrevet. Om den utländska myndighet som utfärdat behörighetsbrevet beslutar att förlänga dess giltighetstid, ska giltighetstiden för – dvs. erkännandet av – ett kompetensbevis (som utfärdats av en finsk myndighet) förlängas så att den verksamhet som behörighetsbrevet avser ska kunna bedrivas i Finland. För att trygga kontinuiteten inom sjöfarten är det viktigt att säkerställa att myndigheten vid behov under covid-19-epidemin flexibelt, snabbt och utan någon stor administrativ börda kan förlänga giltighetstiden för kompetensbeviset på motsvarande sätt som den utländska myndighet som utfärdat behörighetsbrevet har förlängt giltighetstiden för behörighetsbrevet.

Offentligt stöd för trafik tjänster under allvarliga störningar under normala förhållanden (173 a §)

I remissutlåtandena understöddes förslaget om offentligt stöd för trafik tjänster vid allvarliga störningar under normala förhållanden allmänt. Det ansågs att paragrafen garanterar myndigheternas ställning i situationer där trafiken på marknadsvillkor snabbt har minskat och förbättrar både trafikföretagens och myndigheternas förmåga att reagera på förändringar i trafiken i kris-situationer. I remissyttrandena ombads man dock fästa uppmärksamhet vid paragrafens tydlighet och formulering.

I praktiken möjliggör artikel 5.5 i trafikavtalsförordningen, som är bakgrunden till den föreslagna paragrafen, redan nu att de behöriga myndigheterna kan vidta brådskande åtgärder när tjänsten avbryts eller är i omedelbar fara att bli avbruten. Således hade den föreslagna paragrafen närmast varit av informativ natur. Därmed beslutade man att stryka 173 a § från regeringens proposition.

Anmälan om tidtabeller och rutter under covid-19-epidemin (179 a §)

Under remissbehandlingen gällde 179 a § anmälan av uppgifter om tidtabeller och rutter vid allvarliga störningar under normala förhållanden. I samband med den fortsatta beredningen beslutade man att precisera paragrafens innehåll så att det i detta skede inriktas på covid-19-epidemin. Därtill ändrades förslaget så att det ska gälla temporärt till och med den 30 juni 2021.

Den föreslagna nya 179 a § i lagen om transportservice understöddes i stor utsträckning i yttrandena och den ansågs behövlig med tanke på beredskapen inför allvarliga exceptionella situationer under normala förhållanden.

Exempelvis Kymmenedalens förbund konstaterar att det under förhållanden som avviker från det normala är viktigt att landskapens kollektivtrafikoperatörer har möjlighet att göra snabba ändringar i sin verksamhet. Enligt VR Group förbättrar ändringen verksamhetsförutsättningarna för passagerartrafiksektorn under coronaepidemin. Transport- och kommunikationsverket konstaterar att den föreslagna 179 a § som ett undantag motsvarar det gällande förfarandet, som särskilt har underlättat möjligheterna för trafik på marknadsvillkor att under undantagsförhållanden reagera på en nedgång i efterfrågan. Enligt verket har bestämmelsen fungerat väl såtillvida att den har gjort trafikidkarnas verksamhet smidigare. Utöver Transport- och kommunikationsverket konstaterar Linja-autoliitto ry att den korta anmälningstiden för det gällande tidsbegränsade undantaget har gjort det möjligt att snabbt anpassa trafiken i enlighet med marknads-läget. Enligt Linja-autoliitto ry har undantaget således förbättrat utbudet av kollektivtrafik tjänster och främjat konkurrensen på marknaden.

Transport- och kommunikationsverket påpekar dock att det gällande undantaget har gjort myndigheternas verksamhet utmanande med tanke på de korta svarstiderna. Också Nyslotts stad konstaterar att den föreslagna paragrafen inte ger de behöriga myndigheterna tillräckligt med tid att reagera. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland påpekar å sin sida att Transport- och kommunikationsverket tydligt ska fastställa och meddela när det är fråga om störningar under normala förhållanden och andra undantagsförhållanden i samhället, varvid tillhandahållarna av transporttjänster kan använda anmälningsskyldigheten på fem dagar i stället för skyldigheten på 60 dagar.

Anskaffning av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab

Det lämnades många yttranden om den ändring som innebär att Transport- och kommunikationsverket kan skaffa tjänsten för mobilitetsinformation av Traffic Management Finland Ab. I huvudsak understöddes förslaget och det ansågs vara motiverat, men i fråga om det lyftes också

fram flera behov av preciseringar och ändringar t.ex. i fråga om begreppen och dataskyddet. Ändringsförslaget ansågs uppfylla målen för ämbetsverksreformen inom förvaltningsområdet för trafik och transport och stärka arbetsfördelningen mellan olika aktörer i enlighet med reformen. I remissvaren framkom särskilt behovet av att säkerställa konkurrensneutraliteten.

Justitieministeriet anser att den föreslagna bestämmelsen om anskaffning av informationstjänster från Traffic Management Finland Ab är av betydelse med tanke på 124 § i grundlagen, vilket har identifierats och bedömts på behörigt sätt i utkastet till proposition och i motiveringen till lagstiftningsordningen. I fråga om det föreslagna 154 § 2 mom. konstaterar ministeriet att det i ljuset av motiveringarna går att förstå att organiseringsansvaret inte ska överföras på bolaget. Vid den fortsatta beredningen är det skäl att precisera bestämmelsen så att den motsvarar också det som framförs i motiveringen. Enligt justitieministeriets uppfattning är bestämmelsen i fråga tydlig i fråga om vilka ämbetsverksuppgifter bolaget ska sköta. Bestämmelsen bör vara mer detaljerad och dessutom bör den preciseras så att den motsvarar motiveringen till lagstiftningsordningen. Vid den fortsatta beredningen av propositionsutkastet fogades till 154 § 2 mom. en precisering av uppgifternas natur samt till specialmotiveringarna ett omnämnande av att det i avtalet mellan verket och bolaget specificeras vilka av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter som TMF ska sköta.

I fråga om det föreslagna 154 § 3 mom. konstaterar justitieministeriet att hänvisningen i bestämmelsen till den anvisade tjänsteleverantören är oklar och bör preciseras. Om det inte är helt klart att alla uppgifter som innefattar en offentlig förvaltningsuppgift nämns i nämnda 154 § 2 mom., föreslår ministeriet att 154 § 3 mom. formuleras på följande sätt: Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på personer anställda hos leverantören av informationstjänsten när dessa utför uppgifter enligt denna lag. Dessutom bör det beaktas att det inte är möjligt att rikta straffrättsligt tjänsteansvar till företaget. Vid den fortsatta beredningen ändrades bestämmelsen till den form som ministeriet föreslog.

När det gäller dataskyddet och 154 § konstaterar justitieministeriet att utkastet till proposition bör kompletteras i fråga om dataskyddet med beaktande särskilt av rollerna för de aktörer som deltar i behandlingen av personuppgifter enligt dataskyddsförordningen. Vid den fortsatta beredningen fogades till propositionens avsnitt om propositionens förhållande till grundlagen en anteckning om att vid behandlingen av personuppgifter är Transport- och kommunikationsverket personuppgiftsansvarig och Traffic Management Finland Ab personuppgiftsbiträde.

Finansministeriet påminner om att även om uppgifterna utförs av bolaget i stället för Transport- och kommunikationsverket, har myndigheten ett lagstadgat ansvar för tjänsten och dessutom för verkets omkostnadsanslag om vars användning riksdagen beslutar, och att riksdagens budgetmakt inte ska inskränkas genom beslutet att överföra uppgifterna till bolagen.

Transport- och kommunikationsverket lyfter fram att det i propositionen konstateras att det är fråga om en sådan överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter som avses i 124 § i grundlagen. I lagen om transportservice finns redan uttryckliga bestämmelser om sådana uppgiftsöverföringar i V avd. 4 kap. (i fortsättningen 25 kap.). Verket anser det vara ändamålsenligt att det i propositionen preciseras att ett eventuellt avtal med Traffic Management Finland Ab ingås med iakttagande av bestämmelserna i det kapitlet. Vid den fortsatta beredningen kompletterades 154 § 2 mom. med en anteckning om att anskaffningen av informationstjänsten från TMF ska göras i enlighet med 213 §.

Dessutom föreslår verket att följande ställen stryks ur det föreslagna 154 § 2 mom.: ”för det informationssystem som behövs för att använda det”. Och ”gränssnittet och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet”. Enligt ämbetsverket är momentets första mening

felaktig i den föreslagna formen, eftersom gränssnitten är mobilitetstjänsternas egna gränssnitt och de ansvarar för dem. Användarna ansvarar å sin sida själva för de operativsystem med hjälp av vilka ovan nämnda gränssnitt utnyttjas. Transport- och kommunikationsverket ansvarar där- emot för det informationssystem till vilket uppgifterna anmäls och där de offentliggörs. Därmed ströks det ställe som verket avsåg vid den fortsatta beredningen, och saken preciserades genom att i 154 § 2 mom. föreskriva ”Transport- och kommunikationsverket svarar för den infor- mationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska an- mälas.”

Traffic Management Finland Ab anser att den aktör som ansvarar för den nationella Katalogen över mobilitetstjänster, som hör till den nationella åtkomstpunktens (NAP) uppgifter, bör anges på lagnivå. Likaså ska det i lagen tas in en möjlighet för en aktör som ansvarar för Katalogen över mobilitetstjänster att delegera uppgifter som hänför sig till produktion och underhåll av katalogen till en eller flera tjänsteleverantörer, när detta anses ändamålsenligt. Enligt Traffic Management Finland Ab är det inte nödvändigt att i lagen skriva in att informationstjänsten uttryckligen skaffas från Traffic Management Finland Ab, utan den kunde också skaffas från någon annan tjänsteleverantör.

Traffic Management Finland Ab påpekar att om personuppgifter förekommer i Katalogen över mobilitetstjänster, ska de skyldigheter som följer av olika roller beaktas också med tanke på dataskyddsförordningen. Traffic Management Finland Ab konstaterar vidare att det också i 154 § är bra att nämna att väsentlig aktuell information om mobilitetstjänster ska lämnas avgiftsfritt. När det gäller försäljningen av informationstjänster konstaterar bolaget att om produktionen av informationstjänster enligt lag grundar sig på en informationstjänst som Traffic Management Finland Ab på uppdrag utför för Transport- och kommunikationsverket, torde bolaget på basis av avtalet i princip inte ha någon större möjlighet att ekonomiskt utnyttja den information som samlas i tjänsten än vad Transport- och kommunikationsverket har.

Konkurrens- och konsumentverket anser att en överföring av tjänsterna för mobilitetsinformat- ion till Traffic Management Finland Ab främjar jämlika konkurrensförutsättningar för aktörerna inom trafikbranschen och underlättar tillträdet till branschen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland påpekar att Traffic Management Finland Ab enligt propositionen inte ska tillhandahålla slutförbrukarna tjänster, utan producera tjänster för aktörer som tillhandahåller slutförbrukartjänster. I detta sammanhang bör det enligt NTM- centralen beaktas att de myndigheter som producerar trafik tjänster inte ska bli tvungna att betala för dessa tjänster när uppgifter behövs för övervakning, uppföljning eller produktion av tjänster eller för information om trafik tjänsterna.

Enligt Linja-autoliitto ry är propositionens mål om en datahanteringsstruktur som förenar och kombinerar olika informationskällor i sig värt att understöda. Förslaget är dock problematiskt enligt Linja-autoliitto ry eftersom Traffic Management Finland Ab:s planerade nya roll som sammanställare av olika informationskällor gör det möjligt att sälja också förädlade infor- mationstjänster till dataproducenterna. I vilket fall som helst bör man även i fortsättningen säker- ställa att anskaffningen av tjänster för mobilitetsinformation inte har några direkta ekonomiska konsekvenser.

Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y. understöder åtgärder som främjar tillgången till information om rutter och tidtabeller i hela landet. Enligt förbundet vore den viktigaste åtgärden att med statsförvaltningens åtgärder och genom samarbete mellan olika aktörer säkerställa, att slutanvändaren har en god uppfattning om olika leverantörers regionala tjänster eller t.ex. en god uppfattning om alla fjärrtrafikförbindelser, när det i många fall inte

uppkommer tjänster på marknadsvillkor. Enligt förbundets uppfattning främjar förslagen utvecklingen av serviceinformationen.

Ändringsförslag som gäller upphandlingsförfaranden (162, 171, 181, 260 §)

Utifrån remissvaren ansågs de ändringsförslag som gäller upphandlingsförfarandena i regel vara bra och de ansågs skapa klarhet i tolkningen mellan trafikavtalsförordningen, lagen om transportservice och upphandlingslagen.

De ändringar som föreslås i 162 § i lagen om transportservice och som gäller upphandlingsförfaranden ansågs på basis av responsen i utlåtandena vara positiva. Transport- och kommunikationsverket och PRO-Keskus Oy konstaterar att ändringsförslaget förtydligar nuläget och att hänvisningen till upphandlingslagen preciserar annonseringsförfarandet.

Det föreslagna tillägget till 165 § om val av anbudsgivare ansågs vara positivt. Till exempel anser Transport- och kommunikationsverket att den ändring som föreslås i 165 § förtydligar nuläget. Pro-Keskus Oy konstaterar dock att formuleringarna av de lämplighetskrav som avses i 165 § 3 mom. behöver förtydligas. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland anser att det nya 3 mom. som föreslås i 165 § möjliggör att det av den valda anbudsgivaren inte är nödvändigt att skaffa aktuella intyg och utredningar för att undersöka de grunder för uteslutning som avses i 80 § i upphandlingslagen. Centralen konstaterar att ändringen till denna del förtydligar upphandlingsprocessen, eftersom det har visat sig vara arbetskrävande att begära ett straffregisterutdrag av den valda anbudsgivaren. Centralen funderar om det föreslagna tillägget kan skapa en situation där en trafikidkare som gjort sig skyldig till brott alltid ska uteslutas i anbuds-förfarandet, men att det dock är frivilligt att kontrollera de obligatoriska grunderna för uteslutning. Centralen konstaterar också att det i fråga om ändringsförslaget förblir oklart om anbudsgivaren kan få ett straffregisterutdrag för att undersöka grunderna för uteslutning, när det i 6 b § i straffregisterlagen (770/1993) inte hänvisas till lagen om transportservice eller trafikavtalsförordningen, och centralen föreslår att detta ska utredas. De föreslagna hänvisningarna till 165 § i lagen om transportservice och till 6 b § i straffregisterlagen förutsätter en mer omfattande bedömning som inte kan göras utan att den avsevärt fördröjer behandlingen av de föreslagna ändringarna. Därför kommer ändringen att göras senare vid ett lämpligt tillfälle.

Utlåtandena om förslaget till ändring av 171 § i propositionsutkastet var knapphändiga. Transport- och kommunikationsverket anser att ändringsförslaget förtydligar nuläget. Justitieministeriet konstaterar att enligt den gällande bestämmelsen ska den behöriga myndigheten lägga ut beslutet om beviljande av ensamrätt på sina webbsidor. Justitieministeriet konstaterar att det i den gällande bestämmelsen inte är fråga om delgivning utan om något annat förfarande (information o.d.) och att delgivningarna ska särskiljas från annan information från myndigheten. Ministeriet påpekar att delgivningen av ett beslut har rättsverkningar för beslutets laga kraft och verkställbarhet, och att en felaktigt verkställd delgivning skjuter upp beslutets laga kraft. Enligt ministeriet verkar det som om det beslut om beviljande av ensamrätt som avses i paragrafen ska delges både den som beviljats ensamrätt och ett stort antal andra eventuella trafikidkare.

Eftersom det är klart att myndigheten torde ha kännedom om den instans som den beviljar ensamrätt till, bör denna instans enligt justitieministeriet inte med stöd av den föreslagna undantagsbestämmelsen delges beslutet genom offentlig delgivning, utan man ska tillämpa bestämmelserna om delgivning i förvaltningslagen (55 § 1 mom. i förvaltningslagen: Delgivning verkställs som vanlig eller bevislig delgivning eller, om den inte kan verkställas på nämnt sätt, såsom offentlig delgivning). Justitieministeriet konstaterar dessutom att enligt 55 § 2 mom. i förvalt-

ningslagen kan offentlig delgivning användas också när en handling ska delges över trettio personer som är kända eller när personernas antal är okänt. Enligt justitieministeriet verkar 55 § 2 mom. i förvaltningslagen eventuellt lämpa sig för delgivning av beslutet i fråga till de andra eventuella trafikidkare som nämns i paragrafen, varmed det inte ska föreskrivas särskilt om användningen av offentlig delgivning i fråga om dem.

Justitieministeriet konstaterar att den nu föreslagna ändringen av paragrafen är en materiell hänvisning (den behöriga myndigheten skulle offentliggöra beslutet om beviljande av ensamrätt i enlighet med 62 § i förvaltningslagen). Ministeriet konstaterar att detta, om det föreskrivs på detta sätt i speciallagen, åsidosätter bestämmelserna om delgivning i förvaltningslagen. På de grunder som redogörs för ovan anser justitieministeriet att det är mer ändamålsenligt och sakligt att antingen göra en informativ hänvisning till förvaltningslagens delgivningsbestämmelser i sin helhet eller att helt utelämnat hänvisningen. Om det är fråga om information om ett beslut på myndighetens webbplats, ska det i fråga om detta göras en klar skillnad till delgivningen av beslutet. Ministeriet konstaterar att förfarandet för offentlig delgivning inte ska användas vid informering. Vid den fortsatta beredningen av utkastet till proposition preciserades hänvisningen till förvaltningslagen i ändringsförslaget på det sätt som justitieministeriet föreslagit. Ändringsförslaget kompletterades också med ett tillägg enligt vilket den behöriga myndigheten ska publicera beslutet om beviljande av ensamrätt på sin webbplats.

Förslaget till ändring av 181 § ansågs i huvudsak vara bra. Enligt Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland gör det, att andra kommuner än de som är behöriga myndigheter får rätt att upphandla trafik i obetydlig omfattning på en annan kommuns sida, upphandlingsförfarandena smidigare och möjliggör t.ex. överföring av upphandlingen av skoltrafik över kommungränserna på kommunerna. Transport- och kommunikationsverket konstaterar att den föreslagna ändringen i 181 § i lagen om transportservice kan ses som en återgång till bestämmelserna under kollektivtrafiklagens tid. Enligt verket är det bra att förslaget till ändring ställer de behöriga myndigheterna och de så kallade primärkommunerna på samma linje när det gäller ordnandet av trafiken. Däremot konstaterar verket att ändringen inför behovet att tolka den exakta betydelsen av begreppet ”i obetydlig omfattning”. I kollektivtrafiklagen har begreppets tolkning i viss mån upplevts som problematiskt. Utöver Transport- och kommunikationsverket lyfter Tusby kommun och Nyslotts stad i sina utlåtanden fram den närmare definitionen av ändringsförslagets begrepp ”i obetydlig omfattning”. Nyslotts stad konstaterar också att skoltransporterna bör beaktas i förslaget.

Transport- och kommunikationsverket och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland lyfter i sina utlåtanden också fram att Itis övergår från landskapet Kymmenedalen till landskapet Päijänne-Tavastland år 2021. Enligt utlåtandena ska ändringen beaktas vid finslipningen av 181 §.

I utlåtandena om ändringsförslaget konstateras det att begreppet ”i obetydlig omfattning” har i förslaget avsiktligt inte definierats, för att kommunerna och samkommunerna ska kunna tolka uttrycket flexibelt beroende på situationen. Genom förslaget strävar man bland annat efter att trygga rörligheten och en flexibel offentlig persontrafik och anskaffning av sådan. Till motiveringen till förslaget fogades en förtydligande komplettering efter remissbehandlingen. Till 181 § 3 mom. fogades efter remissbehandlingen ett nytt ändringsförslag genom vilket Itis fogades till Lahtis stads behörighetsområde. Itis övergår den 1 januari 2021 från landskapet Kymmenedalen till landskapet Päijänne-Tavastland, där Lahtis stad är behörig vägtrafikmyndighet.

I remissyttrandena togs det inte ställning till de ändringarna av ändringssökande i upphandlingsärenden i 260 §.

Konkurrens- och konsumentverket fäste också uppmärksamhet vid att det i 9 § i upphandlingslagen (1397/2016) och i 20 § i försörjningslagen (1398/2016) hänvisas till den upphävda kollektivtrafiklagen (869/2009). På basis av den respons som inkommit beslutade man att till regeringspropositionen föga de ovan nämnda ändringarna av upphandlingslagen och försörjningslagen. Bestämmelserna i 9 § i upphandlingslagen och 20 § 2 mom. i försörjningslagen motsvarar varandra och innehåller hänvisningar till 36 § 2 mom. i kollektivtrafiklagen. Hänvisningarna föreslås bli ändrade genom 162 § 2 mom. i lagen om transportservice, som innehållsmässigt motsvarar 36 § 2 mom. i kollektivtrafiklagen, som upphävts.

Ändringar i behörigheten att betala ut och återkräva statsunderstöd (174 a, 175 a §)

Förslagen om ändring i behörigheten att betala ut och återkräva statsunderstöd (174 a, 175 a §) understöddes. Utvecklings- och förvaltningscentret konstaterar i sitt utlåtande att propositionen har beretts på ett bra och täckande sätt tillsammans med NTM-centralerna och utvecklings- och förvaltningscentret. Utvecklings- och förvaltningscentret konstaterar att texterna om propositionens mål och konsekvenser kunde kompletteras bl.a. genom att man lyfter fram det centrala målet för regionförvaltningsreformen att ytterligare effektivisera både utvecklings- och förvaltningscentrets produktivitet och allokeringen av NTM-centralernas resurser. Utifrån den inkomna responsen har propositionens texter om utbetalning och återkrav av statsunderstöd kompletterats på det sätt som utvecklings- och förvaltningscentret föreslagit.

Tekniska ändringar och bättre läsbarhet

I remissyttrandena togs det just inte ställning till den ändring som gäller kapitelnumreringen i lagen om transportservice. SKAL förhåller sig positivt till ändringen av lagens kapitelnumrering till löpande, även om det skulle ha varit bra att göra ändringen redan i samband med ändringen av paragrafnumreringen. I princip förhöll man sig antingen positivt till andra tekniska och språkliga ändringar eller så tog man inte ställning till dem i utlåtandena. I utkastet till proposition gjordes dessutom flera andra språkliga ändringar efter remissbehandlingen.

Ändringsförslag som gäller beslut om godkännande

Justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid de ändringsförslag som gäller beslut om godkännande. Justitieministeriet kommenterade för det första i fråga om den definition som föreslås bli fogad till 2 § 1 mom. 11 punkten, att den föreslagna bestämmelsen inte verkar vara lyckad ihop med de ändringar som föreslås i 31 kap. Exempelvis kan Transport- och kommunikationsverket enligt det föreslagna 242 § 2 mom. ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande i vissa situationer. Justitieministeriet anser dock att det inte är fråga om begränsning eller återkallande av ett beslut om godkännande utan av godkännandet. Enligt definitionsbestämmelsen hänvisas med beslut om godkännande också till avslagsbeslut, varför definitionsbestämmelsen och de egentliga materiella bestämmelserna inte stämmer överens. I t.ex. nämnda 242 § används inte heller termerna ”tillståndsbeslut” eller ”beslut genom vilket tillstånd har beviljats”. Justitieministeriet påpekar att den föreslagna regleringen bör ses över i fråga om användningen av begreppet beslut om godkännande (t.ex. 242 och 245 §).

Utifrån remissvaren har man vid den fortsatta beredningen preciserat definitionen av beslut om godkännande i 2 § 11 punkten i lagen om transportservice så, att i den endast hänvisas till beslut genom vilka utövandet av verksamheten har godkänts. Enligt den tidigare formuleringen omfattade definitionen av begreppet också sådana beslut av en myndighet genom vilka bedrivande av verksamhet som kräver godkännande av en myndighet har avslagits. För att de egentliga materiella bestämmelserna ska fungera kan beslut om avslag dock inte omfattas av definitionen.

Utifrån remissvaren har de materiella paragraferna om beslut om godkännande (241, 242 och 245 §) dessutom preciserats för att öka tydligheten.

Förtydligande av Transport- och kommunikationsverkets styrande roll

De ändringar som föreslås i 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket ansågs vara värda att understöda och nödvändiga. Till exempel konstaterar Transport- och kommunikationsverket att propositionens syfte att precisera lagstiftningen och förenhetliga de begrepp som används är värt att understöda. Även Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland anser att den föreslagna preciseringen av verkets styrande roll är mycket värd att understöda och konstaterar att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen ska vara den myndighet som ansvarar för den riksomfattande styrningen och samordningen av den offentliga persontrafiken och trafik- och transporttjänsterna i skärgården, för samarbetet och för allokeringen av finansieringen. Trafikledsverket anser det vara positivt att propositionen stöder och stärker de mål för olika aktörers roller som fastställts i den ämbetsverksreform inom förvaltningsområdet som trädde i kraft vid ingången av 2019, och understöder att Transport- och kommunikationsverkets styrande roll förtydligas i förhållande till NTM-centralerna på det sätt som föreslås i propositionen.

Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y. misstänker i sitt utlåtande att den föreslagna ändringen till sektorstyrning inte motsvarar den styrning som NTM-centralerna har önskat. Förbundet konstaterar att styrningsuppgifterna inom den offentliga persontrafiken i samband med ämbetsverksreformerna nästan helt och hållet har strukits från centralämbetsverkens uppgifter. På motsvarande sätt konstaterar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland att styrningsuppgifterna inom den offentliga persontrafiken och skärgårdstrafiken i samband med ämbetsverksreformen nästan helt har strukits från centralämbetsverkens uppgifter med hänvisning till den inställda landskapsreformen enligt vilken de uppgifter som NTM-centralerna sköter skulle ha överförts till landskapen och landskapen mycket självständigt utan statlig styrning skulle ha fått besluta om allokeringen av det anslag som ombildats till allmän finansiering, i synnerhet i fråga om kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken. Transport- och kommunikationsverket har i sitt utlåtande konstaterat att verket inte identifierar sig ha någon styrande roll i fråga om trafik- och transporttjänsterna i skärgården och att anvisandet av en sådan roll förutsätter en bedömning av tillräckligheten hos verkets resurser.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar dessutom att det i propositionen noggrannare bör förklaras vad som avses med sektorstyrning. Verket konstaterar också att det för närvarande inte har reserverat och inte har tillgång till resurser för styrningen av NTM-centralerna annat än i fråga om allokeringen av finansieringen och den allmänna rådgivningen som hänför sig till den. Verket anser att den sektorstyrning som Transport- och kommunikationsverket ger bör vara på en mer strategisk nivå och mer koncentrerad till finansieringen än det tidigare Trafikverkets sektorstyrning. Till denna del konstaterar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland att före ämbetsverksreformen hade det dåvarande Trafikverket till uppgift att svara för den operativa styrningen av NTM-centralerna inom sitt verksamhetsområde.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland konstaterar att NTM-centralerna fortfarande behöver motsvarande styrning, och anser att det inte är ekonomiskt och funktionellt lönsamt att decentralisera styrningen och stöduppgifterna till nio olika NTM-centraler. Det finns också ett behov av starkare styrning av utvecklingen av kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken på riksnivå, så att de trafik- och miljömål som nämns i regeringsprogrammet och den kommande riksomfattande trafiksystemplanen ska kunna nås. Centralen konstaterar att NTM-centralerna

behöver mer sektorstyrning än vad de fått från Transport- och kommunikationsverket och att verket bör anvisas tillräckliga resurser för skötseln av sektorstyrningen.

På basis av responsen i utlåtandena beslutade man att komplettera specialmotiveringarna och ändringsförslagets konsekvenser för myndigheternas verksamhet. I specialmotiveringen öppnas begreppet sektorstyrning närmare. Till de styrningsåtgärder som hör till Transport- och kommunikationsverket hör bl.a. fastställande av kvalitetsnivån på funktionerna och tjänsterna, utfärdande av behövliga standarder och anvisningar samt styrning av förfarandena och utvecklingen av dem. Den sektorstyrning som hör till verket är till sin natur allmän och inte från fall till fall. När det gäller konsekvenserna för myndigheterna beslutade man att komplettera propositionen genom att konstatera att styrningsuppgifterna i fråga har överförts från det dåvarande Trafikverket till Transport- och kommunikationsverket redan i samband med ämbetsverksreformen.

Frågor som kräver fortsatta åtgärder

Den fråga om verkställbarheten av myndighetsbeslut som Transport- och kommunikationsverket lyfte fram i sitt utlåtande behöver granskas i samband med nästa projekt för ändring av lagen om transportservice. I lagen om transportservice ingår ett stort antal olika beslut som gäller lagens olika substansområden. Bedömningen av beslutens verkställbarhet trots att ändring har sökts förutsätter en grundlig bedömning, och i fråga om ändringarna finns det eventuellt behov av ett separat samrådsförfarande. Transport- och kommunikationsverkets förslag kan inte bedömas vid beredningen av denna regeringsproposition på grund av att förslagen för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 är brådskande. Också det behov av att utreda eventuella ändringsbehov i 6 b § i straffregisterlagen (770/1993) som Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland lyfte fram i sitt utlåtande samt fogandet av hänvisningar till upphandlingslagen i fråga om detta till det nya 3 mom. i 165 § i lagen om transportservice bedöms mer omfattande och utreds senare i ett lämpligt sammanhang.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens uttalande (RSv 251/2018 rd) ändras i regeringens proposition kapitelnumreringen i lagen om transportservice till löpande för att förbättra lagens läsbarhet och tydlighet på följande sätt:

Nytt kapitelnummer	Ursprungligt kapitelnummer	Paragrafer	Rubrik (Ursprunglig rubrik)
<i>Avdelning I</i>	<i>Avdelning I</i>		<i>ALLMÄNT</i>
1 kap.	1 kap.	1–2 §	Allmänna bestämmelser
<i>Avdelning II</i>	<i>Avdelning II</i>		<i>TRAFIKMARKNADEN</i>
2 kap.	1 kap.	3–18 a §	Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken
3 kap.	2 kap.	19–24 §	Internationella vägtransporter
4 kap.	3 kap.	25–41 §	Krav på förare i vägtrafik

RP 202/2020 rd

5 kap.	4 kap.	42–52 §	Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare
6 kap.	5 kap.	53–58 §	Marknaden för järnvägstrafik
7 kap.	6 kap.	59–66 §	Bedrivande av spårbunden stadstrafik
8 kap.	7 kap.	67–87 §	Behörighet inom järnvägstrafiken
9 kap.	8 kap.	88–93 §	Förarutbildning inom järnvägstrafiken
10 kap.	9 kap.	94–95 §	Sjöfart på Finlands vattenområden
11 kap.	10 kap.	96–113 §	Behörighet för fartygspersonal
12 kap.	11 kap.	114–119 §	Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten
13 kap.	12 kap.	120–129 §	Tillståndspliktig flygverksamhet
14 kap.	13 kap.	130–135 a §	Behörigheter och utbildning för flygande personal
<i>Avdelning III</i>	<i>Avdelning III</i>		<i>TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING</i>
15 kap.	1 kap.	136–143 §	Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster
16 kap.	2 kap.	144–149 §	Informationshantering hos leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster
<i>Avdelning IV</i>	<i>Avdelning IV</i>		<i>TJÄNSTER</i>
17 kap.	1 kap.	150–153 §	Persontrafiktjänster
18 kap.	2 kap.	154–161 §	Informationens och informationssystemens interoperabilitet
19 kap.	3 kap.	162–172 §	Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt
20 kap.	4 kap.	173–175 a §	Offentligt stöd för trafiktjänster
21 kap.	5 kap.	176–177 §	Förmedlings- och kombinationstjänster
<i>Avdelning V</i>	<i>Avdelning V</i>		<i>MYNDIGHETER OCH TILLSYN</i>
22 kap.	1 kap.	178–195 a §	Myndigheternas verksamhet
23 kap.	2 kap.	196–203 §	Skötsel av myndighetsuppgifter
24 kap.	3 kap.	204–208 §	Trafikläkarsystemet
25 kap.	4 kap.	209–215 §	Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer
<i>Avdelning VI</i>	<i>Avdelning VI</i>		<i>DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT</i>
26 kap.	1 kap.	216–218 §	Trafik- och transportregistret
27 kap.	2 kap.	219–224 §	Uppgifter i trafik- och transportregistret

RP 202/2020 rd

28 kap.	3 kap.	225–232 §	Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret
29 kap.	4 kap.	233–235 §	Transport- och kommunikationsverkets andra datalager
30 kap.	5 kap.	236–240 §	Trafikledsverkets datalager
<i>Avdelning VII</i>	<i>Avdelning VII</i>		<i>PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER</i>
31 kap.	1 kap.	241–261 §	Administrativa påföljder och ändringssökande
32 kap.	2 kap.	262–268 §	Straffbestämmelser
<i>Avdelning VIII</i>	<i>Avdelning VIII</i>		<i>IKRAFTTRÄDANDE</i>
33 kap.	1 kap.	269 §	Ikraftträdande (tidigare Ikraftträdande och övergångsbestämmelser)
34 kap.	-	270–271 §	Övergångsbestämmelser

Samtidigt som lagens kapitelnumrering ändras, korrigeras också de interna hänvisningarna i lagen på följande sätt:

Ställe som ändras	Ursprunglig intern hänvisning	Ny intern hänvisning
<i>Avdelning II: TRAFIKMARKNADEN</i>		
<i>3 kap.: Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken (tidigare avdelning II 2 kap.)</i>		
3 § 4 mom.	Avd. II 2 kap.	Avd. II 3 kap.
<i>Avdelning V: MYNDIGHETER OCH TILLSYN</i>		
<i>22 kap.: Myndigheternas verksamhet (tidigare avdelning V 1 kap.)</i>		
186 § 5 mom.	Avd. IV 1 kap.	Avd. IV 17 kap.
<i>Avdelning V: MYNDIGHETER OCH TILLSYN</i>		
<i>23 kap.: Myndigheternas verksamhet (tidigare avdelning V 2 kap.)</i>		
197 § 3 mom.	Avd. II 6 kap.	Avd. II 7 kap.
200 § 3 mom.	Avd. II 1 kap.	Avd. II 2 kap.
<i>Avdelning VI: DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT</i>		
<i>28 kap.: Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret (tidigare avdelning VI 3 kap.)</i>		
230 § 3 mom.	Avd. V 4 kap.	Avd. V 25 kap.
<i>Avdelning VI: DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT</i>		
<i>29 kap.: Transport- och kommunikationsverkets andra datalager (tidigare avdelning VI 4 kap.)</i>		
233 § 1 mom.	Avd. VI 1–3 kap.	Avd. VI 26–28 kap.
<i>Avdelning VII: PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER</i>		
<i>31 kap.: Administrativa påföljder och ändringssökande (tidigare avdelning VII 1 kap.)</i>		
248 § 1 mom.	Avd. II 7 kap.	Avd. II 8 kap.
249 § 1 mom.	Avd. II 7 kap.	Avd. II 8 kap.
250 § 1 mom.	Avd. II 10 kap.	Avd. II 11 kap.
<i>Avdelning VII: PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER</i>		
<i>32 kap.: Straffbestämmelser (tidigare avdelning VII 2 kap.)</i>		
262 § 1 mom. 3 punkten	Avd. II 5 kap.	Avd. II 6 kap.

RP 202/2020 rd

262 § 1 mom. 4 punkten	Avd. II 6 kap.	Avd. II 7 kap.
265 § 1 mom. 2 punkten	Avd. II 11 kap.	Avd. II 12 kap.
<i>Avdelning VIII: IKRAFTTRÄDANDE</i>		
<i>33 kap.: Ikraftträdande (tidigare avdelning VIII 1 kap.)</i>		
269 §	- avd. III 2 kap. 1–5 § - avd. III 2 kap. 6 § - avd. IV 1 kap. 11 § - avd. I 1 kap. 1 § - avd. IV 1 kap. 1, 2, 6 och 7 § - avd. IV 2 kap. 2 § - avd. III 2 kap. 1–5 §	- avd. IV 18 kap. 154–159 § - avd. IV 18 kap. 160 § - avd. V 22 kap. 188 § - avd. I 1 kap. 1 § (kvarstår) - avd. V 22 kap. 178, 179, 183 och 185 § - avd. V 23 kap. 197 § - avd. IV 18 kap. 154–159 §
<i>Avdelning VIII: IKRAFTTRÄDANDE</i>		
<i>34 kap.: Övergångsbestämmelser</i>		
270 §	Avd. II 1 kap. 3 och 4 §	Avd. II 2 kap. 5 och 6 §
271 § 1 mom. 1 punkten	Avd. II 1 kap. 2 §	Avd. II 2 kap. 4 §
271 § 1 mom. 2 punkten	Avd. II 1 kap. 1 §	Avd. II 2 kap. 3 §
271 § 1 mom. 3 punkten	Avd. II 3 kap. 1 §	Avd. II 4 kap. 25 §
271 § 2 mom.	Avd. II 1 kap. 1 §	Avd. II 2 kap. 3 §
271 § 4 mom.	Avd. IV 1 kap. 4 §	Avd. V 22 kap. 181 §

2 §. Allmänna definitioner. I paragrafen föreslås språkliga korrigeringar som förtydligar 9 och 10 punkten i förteckningen. Dessutom föreslås det att det till paragrafen fogas en ny 11 punkt, där beslut om godkännande definieras. Med beslut om godkännande avses ett beslut av en myndighet genom vilket utövandet av en verksamhet som kräver myndighetens godkännande har godkänts.

3 §. Transport av personer och gods på väg. Det föreslås att hänvisningen i 4 mom. till II avd. 2 kap. ändras till II avd. 3 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

5 §. Beviljande av persontrafikillstånd och godstrafikillstånd. I den finska språkversionen föreslås i 3 mom. en språklig precisering så, att begreppet luvanhakija i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs luvanhakija både ihop och isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

18 §. Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafikillstånd. Det föreslås att det gällande 2 mom. slås samman med paragrafens 1 mom. och det gällande 3 mom. således blir ett nytt 2 mom.

I 1 mom. föreslås språkliga preciseringar.

Hänvisningen i paragrafens 2 mom. till 2 mom. rättas i och med sammanslagningen av momenten till en hänvisning till 1 mom. Dessutom föreslås det att den svenska språkdräkten ändras då att ordordningen ändras i paragrafens 2 mom. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

18 a §. *Utvidgad beredskapsskyldighet under covid-19-epidemin.* Det föreslås att till lagen fogas en ny temporär 18 a §, genom vilken beredskapsskyldigheten för innehavare av vägtrafikillstånd som tillhandahåller persontransporttjänster utvidgas. Beredskapsskyldigheten föreslås

dock vara villkorlig. I bruktagandet av skyldigheten föreslås vara beroende av covid-19-epidemiläget. Enligt den gällande lagen gäller beredskapsskyldigheten endast tillståndshavare som har mer än 15 bussar eller fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo. Dessa tillståndshavare ska förbereda sig för alla slags störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden och också beakta kraven i beredskapslagen. Den föreslagna nya 18 a § utvidgar beredskapsskyldigheten till att temporärt gälla också mindre aktörer, såsom aktörer inom taxitrafiken och aktörer som har 15 eller färre än 15 bussar, fordon eller kombinationsfordon som används i trafik. Av innehavarna av godstrafiktillstånd gäller utvidgningen endast dem som också bedriver persontrafik.

De mindre aktörernas beredskapsskyldighet föreslås vara snävare än de större aktörernas. Enligt nya temporära 18 a § ska innehavare av taxitrafiktillstånd och innehavare av andra än i 18 § 1 mom. avsedda persontrafiktillstånd eller innehavare av godstrafiktillstånd som bedriver persontrafik förbereda sig för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 och sörja för åtgärder som hänför sig till passagerarnas hälsa, om covid-19-epidemiläget kräver det nationellt eller regionalt. Övan nämnda åtgärder ska alltså kunna riktas nationellt och regionalt. Tillståndshavaren ska utan dröjsmål göra upp en plan, varvid anvisningarna och föreskrifterna om bekämpning av smittsamma sjukdomar från social- och hälsovårdsministeriet och Institutet för hälsa och välfärd ska beaktas. Transport- och kommunikationsverket kan meddela föreskrifter som preciserar de riksomfattande anvisningarna. Tack vare sina internationella kontakter har Transport- och kommunikationsverket en god uppfattning om hurdana särskilda anvisningar ges i olika länder för denna typ av verksamhet. Om tillståndshavaren är medlem i en beställningscentral kan planen även göras upp av beställningscentralen för tillståndshavarnas räkning eller i samarbete med tillståndshavarna. Tillståndshavarna och intresseorganisationerna kan dessutom utarbeta modellplaner som tillståndshavarna kan utnyttja vid utarbetandet av planerna. Om tillståndshavarna tillhandahåller tjänster som ordnas av myndigheter, ska de särskilt beakta anvisningarna från de myndigheter som ordnar tjänsterna. Efter remissbehandlingen gjordes i förslaget ett informativt och förtydligande tillägg enligt vilket tillståndshavarna särskilt ska beakta Folkpensionsanstaltens anvisningar, om de erbjuder resor som ersätts av Folkpensionsanstalten med stöd av sjukförsäkringslagen (1224/2004). Tillägget gör bestämmelsen lättare att läsa och beaktar läsbarheten för också andra laganvändare än myndigheter. Det föreslås att närmare bestämmelser om planens innehåll och om utarbetandet av planen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

I Finland finns det mycket offentligt organiserad trafik, såsom offentlig persontrafik som kommuner, samkommuner och staten upphandlar, skolskjutsar, transporter enligt socialvårdslagen och handikappservicelagen samt transporter som Folkpensionsanstalten ersätter. En del av det ovan nämnda transportutbudet baserar sig på konkurrensutsatta upphandlingar, och vid dessa transporter har också de ordnande myndigheterna en central roll när det gäller beredskap för bekämpning av spridningen av smittsamma sjukdomar.

32 §. *Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom avläggande av prov.* Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 7 mom. som gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i det i 193 § i lagen avsedda provet för grundläggande yrkeskompetens som hör till verkets behörighet och om hur provet ska genomföras i praktiken. Genom bestämmelsen säkerställs det att proven håller jämn kvalitet.

41 §. *Erkännande av dokument över yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland.* Det föreslås att ordalydelsen i 2 mom. korrigeras så att ett företag i en annan EES-stat ersätts med ett företag som är etablerat i en annan EES-stat. Direktiv 59/2003/EEG gäller erkännande av kompetens för förare av gods- eller persontransport, och i enlighet med

artikel 1 led b tillämpas direktivet på framförande av fordon av personer som är medborgare i ett tredjeland anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag. Begreppet etablerat förekommer i 27 och 29 § i lagen om transportservice som gäller vägtransporter, och detta begrepp bör också användas i 41 §. Genom ändringen förenhetligas bestämmelserna i lagen om transportservice och underlättas tolkningen av bestämmelsen.

43 §. *Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att den sista meningen, enligt vilken i fråga om de undantag som anges i artikel 14 i förordningen beslutar kommunikationsministeriet, stryks. Ändringen avlägsnar överlappande bestämmelser i paragrafen och förtydligar därmed bestämmelsen. Enligt 3 mom. i den gällande paragrafen får bestämmelser om tillämpningen av de undantag som avses i artikel 14 i kör- och vilotidsförordningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

70 §. *Beviljande av tillstånd för förare inom järnvägstrafiken.* I den finska språkversionen föreslås i 2 mom. en språklig precisering så, att begreppet luvanhaltija i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppet isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen.. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

96 §. *Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal.* Det föreslås att 1 mom. ändras så att till momentet flyttas bestämmelsen i 112 § 2 mom. om den lag som ska tillämpas på erkännandet och om den behöriga myndigheten. Det föreslås att det till bestämmelsen fogas ett omnämmande av att lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer tillämpas, om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag. Syftet med preciseringen är att göra lagen tydligare, eftersom t.ex. de kompetenser som avses i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart enligt 106 § gäller i enlighet med bestämmelserna i det direktivet. Dessutom ska direktiv 2005/36/EG tillämpas på erkännande av kvalifikationer i andra medlemsstater för de medlemsstater som tillämpar de undantag som direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart medger på nationella inre vattenvägar som inte är anslutna till en annan medlemsstats vattenvägsnät.

97 §. *Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal.* Det föreslås att paragrafen ändras så att till definitionen av sjötjänstgöring i 97 § 22 punkten fogas ett omnämmande av sjötjänstgöringens ändamålsenlighet med tanke på behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet på det sätt som förutsätts i regel 1.26 i bilaga I/1 till STCW-konventionen eller med tanke på ett behörighetskrav. Omnämmandet omfattar också situationer där sjötjänstgöring är ett behörighetskrav, såsom behörighetskraven för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg enligt 99 §. Dessutom förtydligas punkten genom att omnämmandet gällande fri styrbarhet i fråga om vajerfärjor stryks ur definitionen, eftersom vajerfärjor redan har definierats i 97 § 10 punkten. Ändringen är förenlig med den ändring som görs i 2 § 30 punkten i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009).

Det föreslås att den svenska texten i 97 § 22 punkten ändras då att ordet *nöjesfartyg* ersätts med frasen *fartyg i nöjesbruk*. Ändringen påverkar inte den finska språkdräkten.

99 §. Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg. Det föreslås att 3 mom. ändras så att Trafiksäkerhetsverkets namn ändras till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med ämbetsverksreformen.

101 §. *Behörighetskrav för maskinchef på lastfartyg och passagerarfartyg.* Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den också omfattar det bemyndigande att utfärda förordning som gäller driftsövervakare av tryckbärande anordningar. Bestämmelser om bemyndigandet finns i

9 mom. Den nya rubriken är *Behörighetskrav för maskinchef och driftsövervakare av tryckbärande anordning på lastfartyg och passagerarfartyg*.

Det föreslås att 1 mom. ändras så att det tydligt framgår att det ska finnas en befälhavare och en maskinchef på fartyget. Till denna del är avsikten att skapa klarhet i den gällande lagstiftningen.

Dessutom preciseras de grunder på vilka befälhavaren även får tjänstgöra som maskinchef. Till 1 mom. fogas en bestämmelse om redarens möjlighet att hos Transport- och kommunikationsverket ansöka om fastställande av bemanningen och utfärdande av bemanningscertifikat så att fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef på fartyg med en maskineffekt under 750 kilowatt, om det är möjligt att kombinera uppgifterna med beaktande av säkerhetsaspekterna. Om uppgifterna kombineras, krävs det av den som är befälhavare på fartyget utöver den behörighet som krävs för befälhavare minst ett maskinskötarbrev enligt 101 § 2 mom.

Kravet på en separat maskinchef är väsentligt med tanke på säkerheten i fråga om fartyg med större storlek och maskineffekt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet och fartyget inte kan styras samtidigt, och där befälhavarens och maskinchefens uppgifter därför inte kan kombineras på ett säkert sätt. Däremot är en separat maskinchef inte nödvändig med tanke på säkerheten på fartyg i mindre storleksklass och med en mindre maskineffekt. Bland annat med tanke på lönsamheten för lotsars förbindelsefartyg, vattenbussar och andra små fartyg kan det vara nödvändigt att kombinera befälhavarens och maskinchefens uppgifter.

I den föreslagna ändringen förutsätts det att förfarandet inte medför fara för människoliv, egendom eller miljö. För att bemanningen ska kunna bestyrkas på det föreslagna sättet krävs Transport- och kommunikationsverkets prövning, där säkerhetsaspekterna ska beaktas.

104 §. Behörighetskrav för radiooperatörer. Det föreslås att paragrafen ändras så att det till den fogas ett nytt 2 mom. som förtydligar statsrådets bemyndigande att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om de trafikområden och fartyg för vilka det krävs behörighetsbevis som berättigar till användning av en radiostation.

106 §. Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet som krävs på inre vattenvägar. I paragrafen föreslås ändringar genom vilka skyldigheterna enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart genomförs. I 1 mom. stryks omnämningarna av direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om båtförarcertifikat, som upphävs genom direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Dessutom ändras den sista meningen som preciserar tillämpningsområdet så att den motsvarar de ändringar som gjorts. Det föreslås att bestämmelsens svenskspråkiga språkdräkt preciseras i fråga om fartygets förare (aluksen kuljettaja).

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. genom vilket bestämmelserna i artikel 10 om erkännande av behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler som utfärdats för unionens inlandssjöfart genomförs. Det föreslås att det i 2 mom. tas in också skyldigheterna enligt övergångsbestämmelserna i artikel 38.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. där myndigheternas skyldighet enligt direktivet att klassificera och underrätta kommissionen om de inre vattenvägar av havskaraktär som finns inom medlemsstatens område genomförs. Som inre vattenvägar av havskaraktär klassificeras enligt artikel 8 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart sådana delar av inre vattenvägar på vilka tillämpas konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, där bojar och sjömärken används i enlighet med sjöfartssystemet, där markbunden navigation är nödvändig eller där navigering kräver navigationsutrustning som

kräver specialkunskaper. Anmälan till kommissionen ska åtföljas av en motivering som bygger på dessa kriterier.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. där den skyldighet som anges i artikel 10.6 genomförs. Om det finns skäl att misstänka att ett tredjeland vars behörighetsbrev kommissionen har erkänt inte längre uppfyller kraven i artikel 10 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart underrätta Europeiska kommissionen om detta i enlighet med det direktivet.

107 §. Behörighetskrav och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal. Det föreslås att 3 mom. ändras så, att uttrycket ”För erhållande av” i momentet ändras till ”för beviljande av” i syfte att öka enhetligheten. Dessutom föreslås det att Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter i 5 mom. ändras så att till momentet fogas en hänvisning till direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Syftet med ändringen är att de krav och ändringsbehov som följer av unionslagstiftningen bättre ska kunna beaktas i verkets föreskrifter.

Det föreslås att den svenska texten i 3 mom. ändras då att ordet *förutsätts* ersätts med ordet *krävs*. Dessutom ordet *såsom* ersätts med frasen *på det sätt som*. De språkliga ändringarna påverkar inte den finska språkdräkten.

108 §. Specialutbildning för fartygspersonal. Det föreslås att 3 mom. ändras så att från det stryks omnämmandet av passagerarfartyg och tankfartyg. Det föreslås också att till momentet fogas ett omnämmande av trafikområde. Genom ändringen utvidgas statsrådets bemyndigande att utfärda förordning så att det omfattar de krav på specialutbildning och förtrogenhetsutbildning som gäller IGF-specialbehörighet och specialbehörighet för polarområden samt säkerhetsfrågor. Den föreslagna mer allmänna formuleringen omfattar också eventuella andra framtida krav på specialutbildning. I momentet föreslås också språkliga ändringar.

109 §. Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal. Det föreslås att *paragrafens rubrik* ändras temporärt så att den omfattar förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis. Den nya rubriken föreslås vara *Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal samt förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis*.

Det föreslås att till paragrafen fogas temporärt ett nytt 4 mom. med bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att förlänga giltighetstiden för de kompetensbevis som avses i 98 § 3 och 4 mom. under covid-19-epidemin. Dessa i 3 och 4 mom. avsedda personer som hör till fartygspersonalen har redan ett behörighetsbrev som utfärdats av den behöriga myndigheten i en annan stat. För att ett finskt fartyg eller ett fartyg under finsk flagg ska kunna operera krävs i enlighet med kraven i momenten i fråga ett kompetensbevis.

Med kompetensbevis avses en handling som gäller erkännande av ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en utländsk myndighet. Enligt den föreslagna temporära ändringen kan giltighetstiden för ett kompetensbevis förlängas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, om giltighetstiden för det ursprungliga utländska behörighetsbrevet förlängs av den behöriga utländska myndigheten. Ett sådant förfarande kan bli aktuellt till exempel om man för att förhindra spridningen av epidemin har varit tvungen att införa sådana begränsningar i mötesfriheten och rörelsefriheten som förhindrar de normala förfarandena för förnyande av kompetenser.

Förlängningen av giltighetstiden för kompetensbeviset bör motsvara förlängningen av giltighetstiden för det utländska behörighetsbrev som ligger till grund för kompetensbeviset, dock så att den totala giltighetstiden för kompetensbeviset inte överstiger fem år. Därtill får förlängningen av giltighetstiden gälla högst till och med den 30 juni 2021. En förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis är möjlig i ljuset av bestämmelserna om giltighetstiden för kompetensbevis i STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

110 §. Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Det föreslås att 2 mom. ändras för att genomföra direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det till momentet fogas ett omnämmande av de skriftliga bevis som krävs för arbete ombord på fartyg. Med skriftliga bevis som krävs för arbete på ett fartyg avses sådana skriftliga bevis som inte krävs för utfärdande av behörighetsbevis utan för arbete ombord på fartyget. Sådana skriftliga bevis är t.ex. specialbehörigheter för fartygspersonal på passagerarfartyg enligt kapitel V i STCW-konventionen, till exempel utbildning i krishantering och mänskligt beteende. Ett erkännande av ett skriftligt bevis som krävs för att ett behörighetsbevis ska kunna utfärdas förutsätter enligt STCW-konventionen att den utbildning som har genomförts för att utfärda behörighetsbeviset står under tillsyn av den som utfärdar behörighetsbeviset. Finland övervakar inte alla utbildningar i EES-länderna, så erkännandet begränsas till att gälla endast de skriftliga bevis som krävs för att arbeta ombord på fartyg. I momentet föreslås också en språklig ändring.

Dessutom det föreslås det att den svenska språkdräkten i 2 mom. ändras då att orden *sådana* tilläggas i början av första satsen. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

112 §. Erkännande av andra behörighetsbrev än sådana som överensstämmer med STCW-konventionen. Det föreslås att paragrafen ändras så att i 1 mom. stryks hänvisningen till direktivet om båtförarcertifikat som upphävs genom direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, och till momentet fogas en hänvisning till direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och till 106 §, som innehåller närmare bestämmelser om genomförande av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Samtidigt korrigeras överlappningen mellan de två sista meningarna i 1 mom.

Därtill stryks 2 mom. och det momentets innehåll flyttas till 96 § 1 mom. i syfte att öka lagens tydlighet.

113 §. Förvaring och uppvisande av fartygspersonalens certifikat och dokument. Det föreslås att paragrafen ändras så att det till den fogas ett omnämmande av att handlingarna förvaras antingen i skriftlig eller elektronisk form. Genom ändringen preciseras det på vilket sätt det ursprungliga behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet, kompetensbeviset och intyget över behörighet kan förvaras. Genom den föreslagna ändringen genomförs kravet i direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. I den svenskspråkiga versionen av direktivet används uttrycket ”i pappersformat eller i digital format”, men i lagen används det uttryck som allmänt används i det svenska lagspråket i Finland. I paragrafen föreslås också förtydligande preciseringar bl.a. genom att ordet ”annat” fogas före intyg över behörighet.

131 §. Beviljande av persontillstånd för luftfart. I den finska språkversionen föreslås i 2 mom. en språklig precisering så, att begreppet luvanhaltija i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppet luvanhaltija isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

150 §. Informationskyldighet för tillhandahållare av persontrafiktjänster. I den finska språkversionen föreslås i 1 och 2 mom. en språklig precisering så, att begreppet luvanhaltija i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppet isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

154 §. Väsentlig information om mobilitetstjänster. I 1 mom. föreslås en språklig korrigerings så att framöver används uttrycket ”med hjälp av ett öppet gränssnitt som upprättats i ett informationssystem” och inte ”med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem”. Därmed styrks omnämmandet av öppet gränssnitt, som har funnits i parentes i slutet av mening. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppen. Begreppet öppet gränssnitt är numera etablerat.

Det föreslås att 2 mom. ändras så att den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafiken i fortsättningen ska anmäla webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av dem för lagring i det informationssystem som verket anvisat, i stället för till Transport- och kommunikationsverket. Det föreslås att momentet ändras så att Transport- och kommunikationsverket svarar för den informationstjänst som nämns i momentet, men i fortsättningen kan Transport- och kommunikationsverket ordna informationstjänsten själv eller skaffa tjänsten och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifterna i anslutning till den av Traffic Management Finland Ab i enlighet med 213 § i lagen om transportservice. I det föreslagna momentet föreskrivs det också att när Transport- och kommunikationsverket skaffar tjänsteproduktionen från TMF ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på personer som är anställda hos tillhandahållaren av informationstjänsten när dessa utför uppgifter enligt 154 och 179 §. I paragrafen nämns det att bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att utöver Transport- och kommunikationsverket kan även Traffic Management Finland Ab ansvara för tillhandahållandet av den tekniska tjänsten, om Transport- och kommunikationsverket skaffar informationstjänsten av nämnda tjänsteleverantör.

Dessutom föreslås det att den svenska språkdräkten ändras i 4 mom. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

Med informationstjänst avses en nationell åtkomstpunkt (NAP) enligt ITS-direktivet. I Finland har tjänsten genomförts i form av Katalogen över mobilitetstjänster, där man i katalogform har samlat gränssnitt för olika mobilitetstjänster. I och med den föreslagna ändringen har Transport- och kommunikationsverket fortfarande ansvaret för den informationstjänst som avses i 154 § och till vilken webbadresser och uppdateringar av dem ska anmälas. Avsikten med ändringen är dock att göra det möjligt för Traffic Management Finland Ab att i fortsättningen producera, upprätthålla och utveckla informationstjänsten. Till produktionen av informationstjänsten och det informationssystem som den kräver hör att tillhandahålla tekniska verktyg för att öppna uppgifterna i mobilitetstjänsten samt för att ta emot uppgifter om gränssnitt. Det har inte förutsatts vara en myndighetsuppgift att producera den nationella åtkomstpunkten som förutsätts i ITS-direktivets förordning om multimodala reseinformationstjänster, utan den nationella åtkomstpunkten kan genomföras i olika former.

Anskaffningen av informationstjänsten och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den genomförs genom ett avtalsarrangemang. Avtalet ska ingås i enlighet med 213 § i lagen om transportservice. I avtalet mellan Transport- och kommunikations-

ionsverket och bolaget ska det således utöver behandlingen av personuppgifter avtalas åtminstone om tjänsteleverantörens andra uppgifter än sådana som gäller behandling av personuppgifter, om avtalsperioden, inledandet av verksamheten och avtalets upphörande mitt under avtalsperioden, tjänsteleverantörens verksamhetsområde och verksamhetsställen samt om tjänstetider, förfaranden som tryggar tillräcklig yrkesskicklighet för dem som utför uppgifterna, förvaring och arkivering av handlingar som hänför sig till verksamheten, uttagande och redovisning av avgifter samt om den ersättning som Transport- och kommunikationsverket betalar tjänsteleverantören. I avtalet mellan verket och bolaget ska det dessutom antecknas närmare också om andra omständigheter som gäller behandlingen av personuppgifter.

Den finansiering som behövs för att producera informationstjänster ordnas för bolaget också genom ett avtal. Transport- och kommunikationsverket köper tjänsten och betalar anskaffningen av de anslag som anvisats verket för uppgiften. De pengar som används för köp av tjänster, inklusive Katalogen över mobilitetstjänster, SaaS-tjänsterna och Digitransit-delen, uppgår till 691 000 euro per år.

Efter överföringen ska Transport- och kommunikationsverket inte ha något operativt systemansvar i fråga om tjänsterna för mobilitetsinformation. I och med den föreslagna ändringen kommer bolaget att tillhandahålla informationstjänsten och sköta de produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den. Bolaget ska producera tjänster för aktörerna inom branschen, men det kommer inte att tillhandahålla tjänster för slutförbrukarna. Syftet med den föreslagna ändringen är att uppgifterna i Katalogen över mobilitetstjänster blir till en del av en mer omfattande informationsplattform för trafiken och transporten, som samordnas av Traffic Management Finland Ab.

Om Transport- och kommunikationsverket skaffar tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab, ska privata tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken i enlighet med 154 § anmäla väsentliga uppgifter till Traffic Management Finland Ab, när bolaget är tjänsteleverantör för informationstjänsten och det informationssystem som den kräver.

Den föreslagna regleringen möjliggör att informationstjänsten produceras endast antingen av Transport- och kommunikationsverket eller av Traffic Management Finland-koncernens moderbolag Traffic Management Finland Ab. Det anses vara ändamålsenligt att med stöd av lagen överföra uppgiften endast till Traffic Management Finland Ab, eftersom bolaget smidigare än verket kan ordna och utveckla informationstjänster samt tillhandahålla tjänster för aktörerna inom branschen. Syftet med bolaget, som tillhandahåller trafikstyrnings- och trafiklednings-tjänster, är att verka i centrum för intelligenta transporter och trafik och erbjuda sina kunder och partners förädlade data som förbättrar säkerheten och smidigheten i den framtida trafiken. Mer om bolagets mål och uppgifter se RP 34/2018 rd⁶. Därför anses det vara möjligt att genomföra samordningsuppgiften av informationstjänsterna och påskynda utvecklingen av ekosystemet endast med hjälp av den nämnda konkurrensneutrala aktören inom den offentliga förvaltningen. I och med den föreslagna ändringen blir också de reseuppgifter som överskrider trafikmedelsgränserna i Katalogen över mobilitetstjänster en del av den mer omfattande samlade databasen för trafik och transport som samordnas av TMF. Den föreslagna ändringen främjar bäst uppkomsten av innovationer och nya tjänster, eftersom bolaget när det producerar och samordnar

⁶ 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 (34/2018 rd), s. 5–8 och 18–24.

tjänster för mobilitetsinformation kan erbjuda högklassigare data och göra det lättare att få tillgång till och utnyttja data för alla aktörer inom branschen. Genom den föreslagna ändringen överförs inte betydande offentlig makt till andra än myndigheter.

I och med ändringen stärks bolagets roll som en organisation som verkar till förmån för hela Finland. Traffic Management Finland Ab ska i det internationella och nordiska praktiska samarbetet vara en aktör som representerar Finland och samlar in finländska aktörers ståndpunkter och synpunkter samt förmedlar information mellan internationella och finländska aktörer. Det praktiska samarbetet kan till exempel vara att TMF deltar i standardiseringsutvecklingen genom att vara kontaktpunkt i det nordiska arbetet med att utveckla NeTEx-gränssnitten.

När Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet enligt ITS-direktivet ska verket fortfarande övervaka att Katalogen över mobilitetstjänster uppfyller de krav som ställs i ITS-direktivet. Bolaget ska i sin verksamhet beakta den allmänna dataskyddsförordningen och sörja för dataskyddet i fråga om de uppgifter som myndigheterna har klassificerat som sekretessbelagda samt uppgifter om företagshemligheter.

161 §. *Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten.* Till följd av ämbetsverksreformen ändras i 2–4 och 6 mom. Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket till Transport- och kommunikationsverket. På grund av reformen slopas 5 mom., eftersom det inte längre är nödvändigt att föreskriva om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter mellan olika ämbetsverk. Den felaktiga hänvisningen till 1 mom. i 6 mom. ändras till en hänvisning till 2 mom. I den gällande bestämmelsen hänvisas det till en betydande störning enligt 1 mom., även om det i 2 mom. föreskrivs om anmälan om en betydande störning i informationssäkerheten. Således ska det göras en teknisk hänvisningsändring i momentet. Det föreslås att det nuvarande 6 mom. ändras till 5 mom.

162 §. *Upphandlingsförfaranden.* För att förtydliga paragrafen föreslås det att det till slutet av 1 mom. fogas en precisering om tillämpningen av trafikavtalsförordningen och upphandlingslagen. På upphandling enligt trafikavtalsförordningen som görs genom direkttilldelning tillämpas dessutom bestämmelserna om annonsering om direktupphandling i 58, 60 och 131 § i upphandlingslagen (1397/2016). I fortsättningen ska upphandlingar genom direkttilldelning annonseras i enlighet med vad som i upphandlingslagen föreskrivs om annonsering om direkttilldelning. De hänvisningar till paragraferna i upphandlingslagen som fogas till momentet kompletterar förfarandena för annonsering om direktupphandling enligt trafikavtalsförordningen och ändringssökandet. I 260 § i lagen om transportservice, som gäller ändringssökande, görs till denna del en motsvarande ändring.

Dessutom preciseras hänvisningen i 1 mom. till artiklarna 4–8 i trafikavtalsförordningen och görs en teknisk ändring. I och med de ändringar som gjorts i trafikavtalsförordningen hänvisas det i fortsättningen till artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen. På motsvarande sätt föreslås det att den svenska språkdräkten ändras då att ordordningen ändras. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

171 §. *Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt.* Enligt den gällande bestämmelsen i 2 mom. ska den behöriga myndigheten lägga ut beslutet om beviljande av ensamrätt på sina webbsidor. Monuments språkliga utformning förtydligas så att det i stället för webbsidor hänvisas till webbplats. För att förtydliga tolkningen av lagen föreslås i momentet dessutom ett tillägg enligt vilket beslutet ska delges i enlighet med 55 och 62 § i förvaltningslagen (434/2003). Enligt 55 § 1 mom. i förvaltningslagen verkställs delgivning som vanlig eller bevislig delgivning eller, om den inte kan verkställas på nämnt sätt, såsom offentlig

delgivning. Paragrafens 2 mom. gör det möjligt att använda offentlig delgivning också när en handling ska delges över trettio kända personer eller när antalet personer inte är känt. Enligt 62 § i förvaltningslagen hålls vid offentlig delgivning en handling en viss tid tillgänglig för mottagaren hos myndigheten. Ett meddelande om att handlingen finns tillgänglig ska publiceras på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet och vid behov i den tidning ur vilken mottagaren kan antas bäst få information om saken. Om meddelandet på grund av störningar i datakommunikationerna eller av någon annan därmed jämförbar orsak inte kan publiceras på webbplatsen, ska ett meddelande om att handlingen eller beslutet finns tillgängligt publiceras också i den officiella tidningen. Dessutom föreslås det att den svenska språkdräkten i paragrafens 2 mom. görs en språklig ändring. Den språkliga ändringen påverkar inte den finska språkdräkten.

174 §. Kvotering och användning av anslag. Det föreslås att paragrafens *rubrik* ändras till *Allokering och användning av anslag*. Det föreslås att 2 ändras så att begreppet allokering används i stället för kvotering.

Det föreslås att *1 mom.* ändras så att bestämmelsen om kommunikationsministeriets möjlighet att använda det anslag som anvisats i statsbudgeten för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, när det är fråga om strategiskt betydande projekt, stryks ur lagen. I fortsättningen får endast Transport- och kommunikationsverket använda anslaget för ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, även när det är fråga om strategiskt betydande projekt. Samtidigt görs motsvarande ändringar i 5 § i statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice (509/2018), som gäller 174 §.

Dessutom korrigeras den felaktiga hänvisningen i den senare meningen i *2 mom.* och meningen avskiljs till ett nytt *3 mom.* På grund av den felaktiga hänvisningen har det i lagen inte funnits någon möjlighet att bevilja stöd också för köp av trafik eller för ersättning för fullgörande av prisskyldigheter. Transport- och kommunikationsverket har dock beviljat stöd för offentlig persontrafik i stora och medelstora städer i enlighet med 4 och 5 § (1217/2018) i statsrådets förordning (509/2018). Enligt det föreslagna *3 mom.* kan Transport- och kommunikationsverket också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten på det sätt som närmare föreskrivs genom förordning av statsrådet (509/2018). Enligt den gällande lagen kan Transport- och kommunikationsverket bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd endast för sådan utveckling, planering och forskning som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten.

Dessutom flyttas *3 mom.* i den gällande paragrafen till *4 mom.* Det föreslås att det momentet ändras så att begreppet allokera används i stället för kvotera.

174 a §. Utbetalning av statsunderstöd och övervakning av användningen. Det föreslås att till lagen fogas *en ny paragraf* enligt vilken NTM-centralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter (utvecklings- och förvaltningscentret) ska sköta de uppgifter som gäller utbetalning och övervakning av användningen av statsunderstöd som de behöriga NTM-centralerna beviljat med stöd av 174 § 4 mom. i denna lag. De behöriga NTM-centralerna ska övervaka skötseln av de uppgifter som avses i denna paragraf. Enligt den gällande lagen hör dessa uppgifter till de behöriga NTM-centralerna, som får använda det anslag som Transport- och kommunikationsverket kvoterat för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten samt bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för ändamål enligt den paragrafen. Överföringen av utbetalningsuppgifterna medför inte något behov av resursöverföringar för NTM-centralerna och stöder således centralernas verksamhet. Koncentreringen av uppgifterna till utvecklings- och förvaltningscentret effektiviserar dessutom utnyttjandet av resurserna och statens penninganvändning och tillsyn.

Med stöd av 3 a § 2 mom. (1626/2015) i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) kan utvecklings- och förvaltningscentret i speciallagstiftningen ges uppgifter som gäller utbetalning, övervakning av användningen och återkrav av understöd som närings-, trafik- och miljöcentralerna beviljat.

Enligt 1 mom. ska utvecklings- och förvaltningscentret sköta de uppgifter som gäller utbetalning och övervakning av användningen av statsunderstöd som de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna beviljat med stöd av denna lag. I 2 mom. föreslås det bestämmelser om utvecklings- och förvaltningscentrets roll som statsbidragsmyndighet.

175 §. Återkrav av ersättning. I paragrafens rubrik görs en ändring som ökar tydligheten. Den nya rubriken är *Återkrav av statsunderstöd*. Syftet med ändringen är att minimera tolkningsproblemer. Avsikten är att återkravet ska gälla alla statsunderstöd, oavsett om det är fråga om ersättning, stöd eller understöd. På motsvarande sätt ändras begreppet ersättning i det inledande stycket i 1 mom. och i 1 mom. 1–4 punkten till statsunderstöd. Likaså ska begreppet ersättning i det inledande stycket i 2 mom. och i 2 mom. 1–2 punkten ändras till statsunderstöd. I 3 mom. föreslås motsvarande språkliga preciseringar.

På motsvarande sätt föreslås det att den svenska språkdräkten i 1 mom. 2 punkten ändras då att ordet om tas bort. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

175 a §. Skötsel av uppgifter i anslutning till återkrav. Det föreslås att det till lagen fogas en ny paragraf enligt vilken närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter (utvecklings- och förvaltningscentret) ska på de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralernas vägnar sköta de uppgifter som gäller återkrav av statsunderstöd som beviljats med stöd av denna lag samt övervaka användningen av anslag som anvisats statliga ämbetsverk eller inrättningar. De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna ska övervaka skötseln av de uppgifter som avses i denna paragraf. Enligt den gällande lagen hör uppgifter som gäller återkrav till de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna. Överföringen av uppgifterna i anslutning till återkrav medför inte något behov av resursöverföringar för närings-, trafik- och miljöcentralerna och stöder således centralernas verksamhet. Koncentrationen av återkraven till utvecklings- och förvaltningscentret effektiviserar dessutom utnyttjandet av resurserna och statens penninganvändning och tillsyn.

Med stöd av 3 a § 2 mom. (1626/2015) i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) kan utvecklings- och förvaltningscentret i speciallagstiftningen ges uppgifter som gäller utbetalning, övervakning av användningen och återkrav av understöd som närings-, trafik- och miljöcentralerna beviljat. Närings-, trafik- och miljöcentralerna och utvecklings- och förvaltningscentret mom. är enligt 175 a § statsbidragsmyndigheter enligt statsunderstödslagen vid återkrav av stöd och ersättningar som de betalat ut.

Enligt 1 mom. ska utvecklings- och förvaltningscentret sköta de uppgifter som gäller återkrav av statsunderstöd som de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna beviljat med stöd av denna lag. I 2 mom. föreslås det en precisering av utvecklings- och förvaltningscentrets roll som statsbidragsmyndighet.

179 §. Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter. Det föreslås att 2 mom. ändras så att den anmälan enligt momentet som tillhandahållaren av transporttjänster för persontrafik ska göra till Transport- och kommunikationsverket om inledande, uppföljande och väsentliga ändringar av tjänster senast 60 dagar innan en plan genomförs också kan

göras hos den tjänsteleverantör som är verksam för Transport- och kommunikationsverkets räkning. Eftersom verket med stöd av lag endast kan skaffa informationstjänsten av Traffic Management Finland Ab, ska också anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör.

Om Transport- och kommunikationsverket ordnar informationstjänsten i enlighet med 154 § genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, är det ändamålsenligt att ändringsanmälan görs också direkt till denna aktör som ansvarar för tjänsteproduktionen. På så sätt kan leverantören av informationstjänsten i praktiken lättare göra ändringsuppgifterna tillgängliga. Uppgifterna är branschaktörernas öppna information.

Enligt den föreslagna ändringen i 3 mom. har en aktör som är verksam för Transport- och kommunikationsverkets räkning trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter som tjänsteleverantören fått, om uppgifterna är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. En tjänsteleverantör som verkar för verkets räkning kan lämna ut uppgifter via ett gränssnitt eller på något annat sätt elektroniskt, liksom också verket. I och med den föreslagna ändringen kan den tjänsteleverantör som verkar för verkets räkning med stöd av lagen endast vara Traffic Management Finland Ab. I det avtalsarrangemang som ingås om överföringen av informationstjänster beaktas den personuppgiftsansvariges och personuppgiftsbiträdets roller. Vid utlämnandet av uppgifter ska också straffrättsligt ansvar och skadeståndsrätt beaktas. Därtill ska TMF sörja för dataskyddet i fråga om de uppgifter som myndigheterna har klassificerat som sekretessbelagda samt i fråga om affärshemligheter och personuppgifter. Avtalsarrangemanget görs med iakttagande av vad som föreskrivs i 213 §.

Den gällande 179 § är nationell lagstiftning och baserar sig inte på unionslagstiftning.

179 a §. *Anmälan om tidtabeller och rutter under covid-19-epidemin.* Det föreslås att till lagen fogas temporärt en ny 179 a §, enligt vilken ändringar i kollektivtrafiken ska anmälas senast fem dagar i förväg under covid-19-epidemin. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast fem dagar innan planen genomförs underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledandet, upphörandet eller väsentliga ändringar av en tjänst som tillhandahålls regelbundet i stället för de 60 dagar som förutsätts i den gällande lagen, till den del uppgifterna inte finns tillgängliga via ett i 154 § 1 mom. avsett gränssnitt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör. Med väsentliga ändringar avses ändringar t.ex. i planerade tidtabeller, rutter eller hållplatser. En kortare anmälningstid gör det möjligt att snabbare inleda tjänster eller och upphöra med dem och att göra väsentliga ändringar i dem under covid-19-epidemin. Det föreslås att bestämmelsen ska gälla till och med den 30 juni 2021.

181 §. *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* Det föreslås att till 3 mom. 7 punkten, som gäller Lahtis stads behörighetsområde, fogas Itis. Itis övergår den 1 januari 2021 från landskapet Kymmenedalen till landskapet Päijänne-Tavastland, där Lahtis stad är behörig vägtrafikmyndighet. I och med ändringen blir Lahtis stad behörig vägtrafikmyndighet enligt trafikavtalsförordningen inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Itis, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar.

I 6 mom. föreslås ett tillägg enligt vilket den trafik som kommunen eller samkommunen upphandlar i obetydlig omfattning får sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde. En motsvarande bestämmelse ingick också i kollektivtrafiklagen (869/2009), som upphävdes genom lagen om transportservice. Det i bestämmelsen använda uttrycket ”i obetydlig omfattning” lämnas avsiktligt odefinierat. Kommunerna och samkommunerna kan således tolka uttrycket flexibelt, beroende på situationen. Bestämmelsen ökar jämlikheten mellan områden, tryggar

mobiliteten och möjliggör en flexiblare offentlig persontrafik och upphandling av sådan. På så sätt kan till exempel skoltransporter inom den grundläggande utbildningen som kommunerna upphandlar vid behov genomföras delvis mellan kommuner.

186 §. *Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter.* Det föreslås att hänvisningen i 5 mom. till IV avd. 1 kap. ändras till IV avd. 17 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

194 §. *Behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.* Genom de ändringar som föreslås i paragrafen genomförs de förpliktelser i artikel 26 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart i fråga om utseende av behöriga myndigheter som gäller Finland. Det föreslås att *paragrafens rubrik* ändras så att den också omfattar direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Den nya rubriken är *Behörig myndighet enligt STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*. I 1 mom. föreslås en språklig precisering och ett omnämnande av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Det föreslås också att till 2 mom. fogas ett omnämnande av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.

Dessutom det föreslås att språkliga preciseringar görs i 1 och 2 mom. De språkliga ändringarna påverkar inte den finska språkdräkten.

197 §. *Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information.* Det föreslås att hänvisningen i 3 mom. till II avd. 6 kap. ändras till II avd. 7 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

På motsvarande sätt föreslås det att den svenska språkdräkten i 3 mom. ändras då att orden *för verket* ersätts med ordet *verkets*. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

198 §. *Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar.* I den finska språkversionen föreslås i 1 och 3 mom. en språklig precisering så, att begreppen *luvanhakija* och *luvanhaltija* i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppen isär. Begreppen ”henkilöluvan hakija” och ”henkilöluvan haltija” som används i paragrafen ändras inte. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppens stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

200 §. *Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter.* Det föreslås att hänvisningen i 3 mom. till II avd. 1 kap. ändras till II avd. 2 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

208 §. *Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet.* I den finska språkversionen föreslås i 2 och 3 mom. en språklig precisering så, att begreppen *luvanhakija* och *luvanhaltija* i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppen isär. Begreppen ”henkilöluvan hakija” och ”henkilöluvan haltija” som används i paragrafen ändras inte. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppens stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

230 §. *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter.* Det föreslås att hänvisningen i 3 mom. till V avd. 4 kap. ändras till V avd. 25 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

233 §. *Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att samla in allmän information som gäller trafik och transport.* Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. till VI avd. 1–3 kap. ändras till VI avd. 26–28 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

236 §. *Datalager som förvaltas av Trafikledsverket.* Det föreslås att paragrafens rubrik ändras i den svenska språkdräkten. Den nya rubriken på svenska föreslås vara *Informationsresurser som förvaltas av Trafikledsverket*. I den gällande lagens rubrik, *Datalager som förvaltas av Trafikledsverket*, är begreppet *datalager* vilseledande.

På motsvarande sätt föreslås det att den svenska språkdräkten i 2 mom. ändras då att ordet *datalager* ersätts med ordet *informationsresurser*. Ändringarna påverkar inte den finska språkdräkten.

241 §. *Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande.* I 2 mom. föreslås språkliga ändringar. Det föreslås att till paragrafen dessutom fogas ett nytt 3 mom. för att precisera de bestämmelser som ska tillämpas på förfarandena för beslut om godkännande. I det nya 3 mom. föreslås en bestämmelse om att om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag om administrativa påföljder eller ändringssökande i fråga om verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

242 §. *Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd.* Det föreslås att paragrafen ändras så att den i tillämpliga delar utöver tillstånd också gäller beslut om godkännande. Paragrafens rubrik ändras så att i den nämns förutom tillstånd också beslut om godkännande. Den nya rubriken är *Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande*.

På motsvarande sätt föreslås det att det till 1, 2 och 4 mom. fogas omnämmanden av beslutet om godkännande så, att de förfaranden för återkallande, ändring och begränsning som gäller tillstånd också ska tillämpas på beslut om godkännande.

I och med den föreslagna ändringen i 1 mom. kan utöver tillståndshavaren den som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som beviljats av en myndighet meddela att den verksamhet som avses i tillståndet eller i beslutet om godkännande har avbrutits eller upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet eller godkännandet efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

I den finska språkversionen föreslås i 1 mom. också en språklig precisering så, att begreppet *luvanhaltija* i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppet både ihop och isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen. Den språkliga preciseringen påverkar inte den svenska språkdräkten.

Genom den ändring som föreslås i 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket utöver tillståndet ändra eller begränsa ett beslut om godkännande eller utöver tillståndet återkalla ett beslut om godkännande, om de förutsättningar som nämns i momentet uppfylls. Det föreslås att dessa förutsättningar preciseras så att de också gäller beslut om godkännande. I 2 mom. 5 punkten görs dessutom en motsvarande språklig precisering som i 1 mom.

Genom den ändring som föreslås i 4 mom. kan ett beslut om godkännande utöver ett tillstånd återkallas endast om inte någon lindrigare påföljd kan anses tillräcklig med beaktande omständigheterna i ärendet som helhet. På motsvarande sätt föreslås det en bestämmelse om att ett återkallande av ett beslut om godkännande enligt 2 mom. 2 punkten kan fastställas för en viss tid som står i proportion till förseelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare. Därtill föreslås det en

bestämmelse om att innan verket fattar beslutet ska det höra den tillståndshavare eller aktör som utövar sin verksamhet med stöd av beslutet om godkännande.

242 a §. Tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten och omhändertagande av tillståndshandlingen. Det föreslås att till lagen fogas en ny 242 a § med bestämmelser om tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om omhändertagande av en tillståndshandling. Den föreslagna paragrafen hänför sig till skyldigheterna i fråga om tillfällig indragning av kvalifikationer i artikel 14.2 och 14.3 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart samt till artikel 30, enligt vilken medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv.

I 1 mom. föreslås det bestämmelser om grunderna för tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten. Transport- och kommunikationsverket kan tillfälligt dra in ett behörighetsbrev om verket anser att det behövs av skäl som hänför sig till säkerheten eller den allmänna ordningen. En sådan situation kan uppstå t.ex. om det finns skäl att misstänka att ett behörighetsbrev som utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inte uppfyller kraven i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, om tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller mot bestämmelserna i Europeiska unionens förordningar om tillståndshavarens verksamhet som regleras i denna lag, och det inte kan anses tillräckligt att ge en anmärkning eller varning, eller om det finns annan grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren inte kan sköta sin uppgift enligt tillståndet eller bedriva den verksamhet som avses i tillståndet på ett säkert sätt. Transport- och kommunikationsverket ska anteckna uppgifterna om tillfällig indragning av behörighetsbrev i den databas som förvaltas av kommissionen.

I 2 mom. föreslås det en bestämmelse om omhändertagande av en tillståndshandling som har dragits in tillfälligt. Transport- och kommunikationsverket eller någon myndighet som övervakar sjötrafiken kan omhänderta en tillståndshandling som har dragits in tillfälligt. Tillståndshandlingen kan omhändertas också för den tid ärendet om tillfällig indragning utreds, om det bedöms att det behövs för att trygga säkerheten eller den allmänna ordningen. Med andra myndigheter som övervakar sjötrafiken avses polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen.

I 3 mom. föreskrivs för att främja en effektiv förvaltning av tillståndshandlingarna att den myndighet som övervakar sjötrafiken utan ogrundat dröjsmål ska tillställa Transport- och kommunikationsverket en tillståndshandling som den har tagit i sin besittning.

Rubriken för artikel 14 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart är i den svenska språkversionen ”Tillfällig indragning och återkallelse av unionsbevis för kvalifikationer eller särskilda tillstånd för befälhavare”. Rubriken kan tolkas så att artikeln endast gäller tillfällig indragning och återkallande av kvalifikationer och särskilda tillstånd som beviljas befälhavare. Artikeln gäller dock förutom de särskilda tillstånd som beviljas befälhavare även indragning och återkallande av andra unionsbevis för kvalifikationer som avses i direktivet⁷.

243 §. Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik. I den finska språkversionen föreslås i 1 mom. en språklig precisering så, att begreppet luvanhaltija i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppet både ihop och isär. Syftet med

⁷I den engelska texten i direktivet är rubriken ”Suspension and withdrawal of Union certificates of qualification or specific authorisations for boatmasters”.

ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

245 §. Anmärkning och varning. Det föreslås att paragrafen ändras så att det till *1 mom.* fogas en bestämmelse om anmärkning och varning som ges på basis av beslut om godkännande. Enligt förslaget kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning eller varning till en verksamhetsutövare som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande och till den ansvarsperson som verksamhetsutövaren anmält, om verksamhetsutövaren inte har iakttagit bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga.

248 §. Förfarande i fråga om förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat. Det föreslås att hänvisningen i *1 mom.* till II avd. 7 kap. ändras till II avd. 8 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

249 §. Verksamhetsförbud i vissa fall. Det föreslås att hänvisningen i *1 mom.* till II avd. 7 kap. ändras till II avd. 8 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

250 §. Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik. Det föreslås att hänvisningen i *1 mom.* till II avd. 10 kap. ändras till II avd. 11 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

Det föreslås dessutom att *1 mom.* ändras så att till momentet fogas förfaranden i anslutning till misstänkt fylleri i sjötrafik i fråga om behörighetsbrev som erkänts med stöd av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Även ett erkänt behörighetsbrev ska kunna omhändertaras och ges in till Transport- och kommunikationsverket, som bedömer om behörighetsbrevet ska dras in tillfälligt. Transport- och kommunikationsverket ska dessutom anteckna uppgifterna om tillfällig indragning i den databas som förvaltas av kommissionen. Förslaget baserar sig på artikel 14 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, enligt vilken en medlemsstat får tillfälligt dra in ett unionsbevis för kvalifikationer om den anser att detta är nödvändigt med hänsyn till säkerhet eller allmän ordning.

253 §. Anmälningsrätt i samband med tillstånd som beviljats av någon annan stat. I den finska språkversionen föreslås en språklig precisering så, att begreppet luvanhaltija i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppet isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppets stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

260 §. Ändringssökande i upphandlingsärenden. Paragrafen förtydligas genom att den delas upp i flera moment. I det inledande stycket och punkterna i *1 mom.* tas in de paragrafer i upphandlingslagen som ska tillämpas på upphandlingsförfaranden som avses i 162 § i denna lag. Till den föreslagna *1 mom.* 4 punkten fogas en hänvisning till 147 § 4 mom. i upphandlingslagen. Upphandlingslagens 147 § 4 mom. gäller tiden för ändringssökande i fråga om de upphandlingar på vilkas annonsering tillämpas 131 och 58 § i upphandlingslagen. I den gällande paragrafen finns en hänvisning till 147 § 1 och 3 mom. i upphandlingslagen som gäller besvärstiden. Det föreslagna tillägget hänför sig till det tillägg som föreslås i 162 § 1 mom. i denna lag. Syftet med förslagen är att förtydliga förfarandena för annonsering om direktupphandling enligt trafikavtalsförordningen.

I *2 mom.* föreslås en bestämmelse som preciserar 1 mom. 2 punkten och enligt vilken kommunikationsministeriet kan föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller Europeiska unionens tillsynsförfarande. Momentets innehåll motsvarar andra meningarna i den gällande paragrafen. I momentet görs därtill en språklig precisering.

Paragrafens 3 *mom.* preciserar hänvisningen i 1 *mom.* 6 punkten till 154 § 1 *mom.* 1–4 punkten i upphandlingslagen. Momentets innehåll motsvarar tredje meningen i den gällande paragrafen.

Till paragrafen fogas dessutom ett 4 *mom.* med en precisering av tolkningen av de upphandlingsavtal som avses i 162 § och som har slutits genom direkttilldelning i enlighet med artiklarna 4–8 i trafikavtalsförordningen. På motsvarande sätt som i 162 § 1 *mom.* preciseras också hänvisningen i 260 § 4 *mom.* till artiklarna 4–8 i trafikavtalsförordningen. I och med de ändringar som gjorts i trafikavtalsförordningen hänvisas det i fortsättningen till artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen.

I 5 *mom.*, som fogas till paragrafen, tas in en bestämmelse om sökande av ändring i direktupphandling inom spårtrafiken. I den gällande paragrafen föreskrivs det om hur upphandlingsbeslut enligt lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016) får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. I spårtrafiklagen (RP 113/2020 rd) föreslås det för regleringsorganet en ny uppgift att bedöma den behöriga myndighetens beslut att upphandla tjänster som omfattas av den allmänna trafikplikten inom persontrafiken på järnväg som direktupphandling. Till paragrafen föreslås således ett nytt 5 *mom.* som innehåller en hänvisning till 152 a § i spårtrafiklagen. Enligt momentet får den behöriga myndigheten söka ändring i regleringsorganets bedömning och beslut enligt bedömningen genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

262 §. Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik. Det föreslås att hänvisningen i 1 *mom.* 3 punkten till II avd. 5 kap. ändras till II avd. 6 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. Det föreslås att hänvisningen i 1 *mom.* 4 punkten till II avd. 6 kap. ändras på motsvarande sätt till II avd. 7 kap. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

Det föreslås att 2 *mom.* upphävs eftersom bestämmelser om straff för förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon finns i 268 § 1 *mom.* 1 punkten i lagen om transportservice i och med ikraftträdandet av totalreformen av vägtrafiklagen (731/2018; RP 180/2017 rd).

264 §. Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens. I den finska språkversionen föreslås i 1 *mom.* 4 punkten en språklig precisering så, att begreppen *luvanhakija* och *luvanhaltija* i fortsättningen skrivs ihop. I den gällande paragrafen skrivs begreppen isär. Syftet med ändringen är att förenhetliga begreppens stavning i lagen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

Det föreslås att 3 *mom.* upphävs eftersom bestämmelser om straff för förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon finns i 268 § 1 *mom.* 2 punkten i lagen om transportservice i och med ikraftträdandet av totalreformen av vägtrafiklagen (731/2018; RP 180/2017 rd).

265 §. Olovlig trafikutbildningsverksamhet. Det föreslås att hänvisningen i 1 *mom.* 2 punkten till II avd. 11 kap. ändras till II avd. 12 kap. i enlighet med den nya kapitelnumreringen. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till kapitelnumret.

269 §. Ikraftträdande. Det föreslås att hänvisningen till III avd. 2 kap. 1–5 § ändras till IV avd. 18 kap. 154, 155 och 157–159 §. Det föreslås att hänvisningen till III avd. 2 kap. 6 § ändras till IV avd. 18 kap. 160 §. Det föreslås att hänvisningen till IV avd. 1 kap. 11 § ändras till V avd. 22 kap. 188 §. Paragrafens hänvisning till I avd. 1 kap. 1 § ändras på grund av kapitelnumreringen. Det föreslås att hänvisningen till IV avd. 1 kap. 1, 2, 6 och 7 § ändras till V avd. 22 kap. 178, 179, 183 och 185 §. Det föreslås att hänvisningen till IV avd. 2 kap. 2 § ändras till V avd. 23 kap. 197 §. Det föreslås att hänvisningen till III avd. 2 kap. 1–5 § ändras till IV avd. 18 kap. 154, 155 och 157–159 §. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till paragrafnumren.

270 §. Övergångsbestämmelser som gäller personalen. Det föreslås att hänvisningen till avd. II 1 kap. 3 och 4 § ändras till II avd. 2 kap. 5 och 6 §. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till paragrafnumren.

271 §. Övriga övergångsbestämmelser. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. 1 punkten till II avd. 1 kap. 2 § ändras till II avd. 2 kap. 4 §. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. 2 punkten till II avd. 1 kap. 1 § ändras till II avd. 2 kap. 3 §. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. 3 punkten till II avd. 3 kap. 1 § ändras till II avd. 4 kap. 25 §. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till paragrafnumren.

Det föreslås att hänvisningen i 2 mom. till II avd. 1 kap. 1 § ändras till II avd. 2 kap. 3 §. Det föreslås därtill att hänvisningen i 4 mom. till IV avd. 1 kap. 4 § ändras till V avd. 22 kap. 181 §. I paragrafen hänvisas det dock i fortsättningen endast till paragrafnumren.

På motsvarande sätt föreslås det att den svenska språkdräkten i 4 mom. ändras då att orden *hot om* tas bort. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

7.2 Lagen om offentlig upphandling och koncession

9 §. Begränsningar av tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling. I 2 mom. föreslås en teknisk ändring genom vilken hänvisningen till den upphävda kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning i den gällande lagen om transportservice. I den gällande paragrafen i upphandlingslagen hänvisas det till 36 § 2 mom. i kollektivtrafiklagen, som har upphävts. I fortsättningen hänvisas det i 2 mom. till 162 § 2 mom. i lagen om transportservice, som innehållsmässigt motsvarar den upphävda bestämmelsen i kollektivtrafiklagen.

7.3 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

2 §. Definitioner. Till definitionen av sjötjänst i 30 punkten fogas ett omnämnande av sjötjänstens ändamålsenlighet med tanke på behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet på det sätt som förutsätts i regel 1.26 i bilaga I/1 till STCW-konventionen eller med tanke på ett behörighetskrav. Den ändrade definitionen omfattar också situationer där sjötjänst är ett behörighetskrav. Dessutom finns det behov att ändra definitionen av sjötjänstgöring i fråga om vajerfärjor så att omnämnandet av fri styrbarhet stryks ur definitionen, eftersom vajerfärjor redan definieras i 2 § 15 punkten. Ändringen är förenlig med den ändring som görs i 97 § 22 punkten i lagen om transportservice. I punkten görs också tekniska ändringar.

Det föreslås att den svenska texten i 30 punkten ändras då att ordet *nöjesfartyg* ersätts med frasen *fartyg i nöjesbruk*. Den språkliga preciseringen påverkar inte den finska språkdräkten.

26 d §. Register över sjöfolk i redarens tjänst. Det föreslås att paragrafen ändras för att genomföra förpliktelserna i fråga om tjänstgöringsjournaler i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Det föreslås att *paragrafens rubrik* ändras. Den nya rubriken är *Skyldigheter som gäller tjänstgöringsjournaler och register över sjöfolk i redarens tjänst*.

I 1 mom. föreskrivs det på motsvarande sätt som i den gällande lagen om redarens skyldighet att föra register. Det föreslås att de informativa hänvisningarna till dataskyddsbestämmelserna i gällande 1 mom. flyttas till det nya 3 mom.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs om skyldigheterna enligt artikel 22 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Fartygets befälhavare ska på begäran av innehavaren av tjänstgöringsjournalen anteckna uppgifterna om tjänstgöringstid till

sjöss och resor i tjänstgöringsjournalen. Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av en besättningsmedlem fastställa uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor på inre vattenvägar i unionens medlemsstater. Tjänstgöringstid till sjöss på en sådan inre vattenväg vars samtliga avsnitt inte är helt och hållet belägna inom unionens territorium ska anses ha fullgjorts inom unionens territorium. Skyldigheten att fastställa resorna gäller resor som gjorts högst 15 månader före begäran. De nödvändiga skriftliga bevisens äkthet och riktighet ska kunna bestyrkas.

Med tjänstgöringsjournal avses ett personligt register där besättningsmedlemmens arbetshistoria antecknas, i synnerhet tjänstgöringstiden till sjöss och de utförda resorna. När det gäller de uppgifter som ska antecknas i tjänstgöringsjournalen är fartygets befälhavare personuppgiftsansvarig, om innehavaren av tjänstgöringsjournalen begär att uppgifterna om sjötjänstgöringen ska antecknas i tjänstgöringsjournalen. Även Transport- och kommunikationsverket är personuppgiftsbiträde när verket sörjer för att uppgifterna om sjötjänstgöringen fastställs. I fråga om det register som avses i 1 mom. är redaren däremot personuppgiftsansvarig när redaren fullgör sin föreskrivna skyldighet att föra register över de uppgifter som hänför sig till utbildningen, kompetensen och arbetserfarenheten hos de sjömän som är anställda hos redaren samt det hälsotillstånd som krävs av sjöfolk.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett 3 mom. till vilket överförs de hänvisningar till dataskyddbestämmelser som finns i det gällande 1 mom., och att till paragrafen fogas ett omnämnande om att de också gäller registrering och bekräftande av uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor.

Även om det enligt huvudregeln inte är nödvändigt att hänvisa till allmänna författningar i speciallagstiftningen, föreslås det att den informativa hänvisningen lämnas kvar i paragrafen. Syftet med föreslagna 3 mom. är att tydligt framhäva de författningar som avses i 1 och 2 mom. och som ska beaktas vid behandlingen av personuppgifter. Redaren, fartygets befälhavare och Transport- och kommunikationsverket ska när de för register och behandlar personuppgifter iaktta Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (nedan dataskyddsförordningen) samt den kompletterande lagen om integritetsskydd i arbetslivet. När det gäller redarens skyldighet att föra register innebär detta att redaren vid förandet av det register som avses i 1 mom. ska iaktta t.ex. relevanskravet i 3 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet. Enligt relevanskravet får arbetsgivaren behandla endast sådana personuppgifter som har direkt relevans för arbetstagarens arbetsavtalsförhållande och som har att göra med hanteringen av rättigheter och skyldigheter för parterna i arbetsavtalsförhållandet eller med de förmåner arbetsgivaren erbjuder arbetstagarna eller med arbetsuppgifternas särskilda natur. Avvikelse från relevanskravet kan inte göras med arbetstagarens samtycke.

7.4 Lagen om Transport- och kommunikationsverket

2 §. Verkets uppgifter. I 1 mom. 7 punkten föreslås en teknisk ändring genom vilken verkets styrande roll i frågor som gäller kollektivtrafiktjänster, dvs. offentlig persontrafik, förtydligas och preciseras ytterligare. Enligt den gällande lagen (1504/2019, RP 91/2019 rd) kan verket ge specialvillkor i anslutning till användningen av anslagen i samband med fördelningen av dem, och kan vid behov informera närings-, trafik- och miljöcentralerna och ge dem övriga anvisningar som gäller saken i skötseln av uppgifter som gäller offentlig persontrafik, utöver Trafikledsverkets regionala funktionella styrning av trafiksystemet.

I den föreslagna ändringen är det inte fråga om en ny uppgift, utan i stället för det nuvarande begreppet styrning föreslås det att begreppet sektorstyrning används. Med styrning av kollektivtrafiktjänsterna, specialfinansieringen av skärgårdens trafik- och transportservice samt av ärenden som gäller enskilda vägar avses den sektorstyrning som föreskrivs i 8 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (31/2015, RP 2019/2014 rd). Med sektorstyrning avses styrning av närings-, trafik- och miljöcentralernas sektorspecifika operativa verksamhet. I styrningsuppgiften ingår också övervakning av funktioner (RP 59/2009 rd, RP 209/2014 rd). Styrningsuppgifter är bland annat fastställande av verksamhetens och tjänsternas kvalitetsnivå, utfärdande av behövliga standarder och anvisningar samt styrning av förfaringsätten och utvecklingen av dem. Den sektorstyrning som hör till verket är till sin natur allmän, och gäller inte enskilda fall. Vid sektorstyrningen ska bl.a. målen i den 12-åriga riksomfattande trafiksystemplanen och regionutvecklingsbesluten beaktas. Styrningen av enhetliga förfaranden tryggar en enhetlig behandling av medborgarna. För tydlighetens skull används i lagen i fortsättningen samma språkliga uttryck. De föreslagna ändringarna förtydligar ytterligare författningsgrunden och verkets behörighet att styra NTM-centralerna i frågor som gäller offentlig persontrafik.

Det föreslås att *1 mom. 8 punkten* förtydligas på motsvarande sätt så att det efter punkten också fogas ett omnämnande av den sektorstyrning som hänför sig till finansieringen på motsvarande sätt som i den föreslagna 7 punkten. Den föreslagna ändringen preciserar Transport- och kommunikationsverkets styrande roll i frågor som gäller trafik- och transporttjänster i skärgården och enskilda vägar.

7.5 Lagen om tryckbärande anordningar

100 §. *Kompetensalternativ för driftsövervakare i fartyg.* Det föreslås att paragrafen ändras så att hänvisningen i *1 mom.* till 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) ändras så att den motsvarar tidigare lagändringar. I och med den föreslagna korrigeringen hänvisas det till 96 § i lagen om transportservice (320/2017). Momentets ordalydelse förtydligas också.

Dessutom föreslås det att det i *2 mom.* görs en språklig ändring som förtydligar laghänvisningen.

7.6 Lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster

20 §. *Begränsningar av tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling.* I *2 mom.* föreslås en teknisk ändring genom vilken hänvisningen till den upphävda kollektivtrafiklagen ersätts med en hänvisning till den gällande lagen om transportservice. I den gällande paragrafen i försörjningslagen hänvisas det till 36 § 2 mom. i kollektivtrafiklagen, som har upphävts. I fortsättningen hänvisas det i *2 mom.* till 162 § 2 mom. i lagen om transportservice, som innehållsmässigt motsvarar den upphävda bestämmelsen i kollektivtrafiklagen.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Förslag till beredskap för störningar i anslutning till sjukdomen covid-19

Statsminister Sanna Marins regering förutsatte i maj-juni 2020 att ministerierna bereder de lagstiftningsändringar som behövs för att förbereda en eventuell utvidgning av covid-19-epidemin hösten 2020 och för att undvika att beredskapslagen tas i bruk.

RP 202/2020 rd

Under beredningen av propositionen har man granskat gällande temporära undantagsbestämmelser till följd av coronavirusläget (RP 62/2020 rd, RSv 50/2020 rd) samt sådana ändringar som dessutom behövs för att säkerställa försörjningsberedskapen och smidigheten i transporterna samt för att förhindra spridningen av sjukdomen covid-19. Redan tidigare under beredningen av regeringspropositionen har det bedömts vilka möjligheterna är och vilken myndigheternas behörighet är att genomföra behövliga ändringar genom lagstiftning på lägre nivå, såsom statsråds- eller ministerieförordningar eller myndighetsföreskrifter. Ändringsförslagen i denna proposition är sådana som kan genomföras endast lagstiftningsvägen genom att ändra gällande författningar. Målet är att myndigheterna ska ha tillgång till metoder för att snabbt och effektivt reagera på olika störningssituationer som har att göra med förhindrandet av spridning av sjukdomen covid-19.

Bemyndigandet att utfärda förordning i föreslagna nya temporära 18 a § i lagen om transport-service gör det möjligt att utfärda närmare bestämmelser om innehållet i och utarbetandet av den plan som avses i paragrafen. Eftersom det temporära bemyndigandet att utfärda förordning, som ska gälla till och med den 30 juni 2021, endast gäller innehållet i och utarbetandet av planen, är det noggrant avgränsat. Bemyndigandet att utfärda förordning är nödvändigt med tanke på tillståndshavarnas beredskap under covid-19-epidemin.

Syftet med Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter för beredskap för spridning av sjukdomen covid-19, som föreslås i 109 § i lagen om transportservice, är att trygga kontinuiteten i sjöfarten. Den föreslagna temporära ändringen gör det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter som förlänger giltighetstiden för kompetensbevis på motsvarande sätt som det behörighetsbrev som ligger till grund för kompetensbeviset har förlängts. Giltighetstiden ska kunna förlängas högst till och med den 30 juni 2021. Förlängningen av giltighetstiden är alltså tidsmässigt begränsad. Det är nödvändigt att temporärt förlänga giltighetstiden för kompetensbevis för att personer som bedriver sin näring med stöd av kompetensbevis ska kunna fortsätta i sitt arbete. Förlängningen av giltighetstiden behöver göras genom myndighetens förordnande för att man snabbt och effektivt ska kunna reagera på de särskilda krav som exceptionella förhållanden ställer.

På de grunder som anges ovan är de förslag som gäller beredskap inför spridning av sjukdomen covid-19 nödvändiga och noggrant avgränsade.

Utvidgning av bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter till övriga delar

Det i 32 § i lagen om transportservice föreslagna bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om provet för grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (den s.k. försöksmodellen) är nödvändigt för att säkerställa att det nya prov som tas i bruk är av jämn kvalitet och att det genomförs på ett ändamålsenligt sätt. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är begränsat till innehållet i det prov som hör till verkets behörighet och till genomförandet av det, vilket innebär att det är noggrant avgränsat. Försöksmodellen är ett alternativ för att förvärva grundläggande yrkeskompetens genom att enbart avlägga ett prov, och som möjliggörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG. I Finland införs en försöksmodell vid sidan av det alternativ som baserar sig på utbildning eller utbildning i snabbare tempo.

Syftet med det bemyndigande att utfärda förordning som föreslås i 104 § i lagen om transport-service är att förtydliga lagen och precisera statsrådets bemyndigande att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om de trafikområden och fartyg för vilka det krävs behörighetsbrev som berättigar till användning av en radiostation.

Den utvidgning av Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter som föreslås i 107 § i lagen om transport-service är nödvändig för att Transport- och kommunikationsverket i sina föreskrifter bättre än för närvarande ska kunna beakta de krav och ändringar som följer av EU-lagstiftningen.

Den ändring som föreslås i 108 § i lagen om transport-service utvidgar statsrådets bemyndigande att utfärda förordning så att den omfattar nuvarande och eventuella andra framtida tilläggsutbildningar. Det är nödvändigt att utvidga bemyndigandet att utfärda förordning för att man ska kunna beakta de krav på tilläggsutbildning som har förändrats på internationell nivå.

Konsekvenserna av de föreslagna ändringarna i lagen för regleringen på lägre nivå

Den ändring som föreslås i 174 § 1 mom. i lagen om transport-service förutsätter att 5 § i statsrådets förordning om statsunderstöd för transport-service ändras. Förordningen har utfärdats med stöd av 173 § 2 mom. i lagen om transport-service och 8 § i statsunderstödslagen (688/2001).

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 januari 2021. Det föreslås dock att 18 a §, 109 § 4 mom. och 179 a § i lagen om transport-service ska gälla till och med den 30 juni 2021.

10 Verkställighet och uppföljning

Avsikten är att det tre år efter ikraftträdandet av lagen ska göras en efterhandsutvärdering av bestämmelserna om upphandling i lagen om transport-service (162–172 och 260 §).

Avsikten är att under 2021 utreda ändringsbehoven i fråga om verkställbarheten av myndigheternas beslut i situationer med ändringssökande.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

En regeringsproposition med förslag till lag om ändring av lagen om transport-service (RP 176/2020 rd; LVM0025:00/2019), där behövliga korrigeringar görs i lagen om transport-service i fråga om taxitrafiken, har lämnats till riksdagen den 15 oktober 2020. I den propositionen föreslås det att samma paragrafer ändras som i den nu aktuella propositionen. Det föreslås att 179 § i lagen om transport-service ändras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen regelbundet ska rapportera om konsekvenserna av lagen om transport-service. Också bestämmelsen om skyldigheten att lämna uppgifter i paragrafen preciseras.

En regeringsproposition med förslag till ändring av fordonslagen (ändring av fordonslagen; RP 177/2020 rd; LVM011:00/2020), som syftar till att effektivisera övervakningen av och sanktionerna för utsläppsmanipulering hos fordon och på så sätt minska utsläppen från trafiken, har också lämnats till riksdagen den 15 oktober 2020. Samtidigt föreslås det att behövliga tekniska korrigeringar görs i fordonslagen och i lagen om transport-service. I den propositionen föreslås

det att samma paragraf öppnas som i den nu aktuella propositionen. Det föreslås att 3 § i lagen om transportservice ändras så att det i 1 mom. 1 punkten i fortsättningen hänvisas till den nya fordonslagen. För tydlighetens skull föreslås det att 3 § 4 mom. ändras så att det till följd av ändringen av lagens kapitelnumrering i fortsättningen hänvisas till lagens 3 kap.

Riksdagen behandlar en regeringsproposition med förslag till ändring av lagen om transportservice (Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av spårtrafiklagen och lagen om transportservice, RP 113/2020 rd, inklusive ett förslag till statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet), där det föreskrivs om ändringar av spårtrafiklagen, lagen om transportservice och förordningen om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Förslaget till 260 § 5 mom. i lagen om transportservice i den nu aktuella propositionen hänför sig till den nya 152 a § i den föreslagna lagen om ändring av lagen om spårbunden trafik (RP 113/2020 rd), där det föreskrivs om regleringsorganets bedömning som ett oberoende organ när det gäller den behöriga myndighetens beslut att upphandla persontrafiktjänster på järnväg som direktupphandling. I den propositionen föreslås det också att samma paragrafer ändras som i den nu aktuella propositionen. Det föreslås att 198 § 1 mom. i lagen om transportservice ändras så att krav på psykologisk lämplighet fogas till de krav som Transport- och kommunikationsverket kan ställa på innehavare av persontillstånd vid sidan av kraven på kunskaper, skicklighet och hälsotillstånd. Dessutom föreslås det att 208 § ändras så att det till 2 mom. utöver de medicinska förutsättningarna fogas krav på psykologisk lämplighet på motsvarande sätt som till 198 §. I propositionen föreslås det att 243 § 4 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ska underrätta föraren av rullande materiel när verket inleder ett förfarande för återkallande av ett förarbevis som beviljats föraren. För tydlighetens skull föreslås det i denna proposition att den finska språkdräkten i 198 § 1 och 3 mom., 208 § 2 och 3 mom. och 243 § 1 mom. ändras så att begreppen luvanhakija och luvanhaltija i fortsättningen skrivs ihop. Detta föranleder inga ändringar i den svenska språkdräkten.

För behandling i riksdagen har den 15 oktober 2020 också lämnats en regeringsproposition med förslag till lag om ändring av lagen om yrkesutbildning och till vissa lagar som har samband med den (RP 174/2020 rd; OKM003:00/2020). I den propositionen föreslås det att även 256 och 257 § i lagen om transportservice ska ändras. Genom ändringarna preciseras de bestämmelser som gäller sökande av ändring när grundläggande yrkeskompetens avläggs som en del av yrkesutbildningen.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Förslagen kan bedömas med tanke på skyddet för privatlivet (10 §), egendomsskyddet (15 §), näringsfriheten (18 §) och överföringen av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §) vilka tryggas i Finlands grundlag. De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Den föreslagna regleringen har getts en begränsad omfattning som mot bakgrund av dess syften ska ses som nödvändig och proportionell. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

Skydd för privatlivet (10 §)

Antecknande och fastställande av uppgifter om sjötjänst med hänsyn till dataskyddsförordningen

I 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås ändringar i syfte att genomföra direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. I 1 mom. föreskrivs det på motsvarande sätt som i den gällande lagen om redarens skyldighet att föra register. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs om befälhavarens skyldighet i enlighet med artikel 22 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart att på begäran av innehavaren av en tjänstgöringsjournal anteckna uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor i tjänstgöringsjournalen. Till paragrafens nya 3 mom. överförs de informativa hänvisningarna i den gällande lagens 1 mom. andra och tredje meningen till EU:s dataskyddsförordning (EU) nr 2016/679⁸ och till lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2005).

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

Redarens skyldighet att föra register enligt 26 d § 1 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg innebär i praktiken behandling av personuppgifter⁹. I det föreslagna 26 d § 1 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande paragrafen att redaren ska föra ett register över uppgifter om hälsotillståndet hos de sjömän som är anställda hos redaren. Redaren ska vara personuppgiftsansvarig i det förfarande som avses i momentet.

I dataskyddsförordningen hör uppgifter om hälsotillstånd till särskilda kategorier av personuppgifter vars behandling är bunden till en högre behandlingströskel än behandlingen av andra personuppgifter. Behandlingen av uppgifter som hör till särskilda personkategorier ska grunda sig på någon av de grunder som anges i artikel 9.2 i dataskyddsförordningen.

Behandling av uppgifter som gäller en persons hälsa är enligt dataskyddsförordningen tillåten bl.a. när behandlingen är nödvändig för att den personuppgiftsansvarige eller den registrerade ska kunna fullgöra sina skyldigheter och utöva sina särskilda rättigheter inom arbetsrätten och på områdena social trygghet och socialt skydd, i den omfattning detta är tillåtet enligt unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt eller ett kollektivavtal som antagits med stöd av medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder som säkerställer den registrerades grundläggande rättigheter och intressen fastställs¹⁰. När det gäller dataskyddet i arbetslivet lämnar artikel 88 i dataskyddsförordningen nationellt spelrum. I den nationella lagstiftningen finns närmare bestämmelser om integritetsskydd i arbetslivet med stöd av 30 § i dataskyddslagen i lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

Det föreslagna 26 d § 1 mom. motsvarar gällande lag i fråga om redarens skyldighet att föra register. Bestämmelsen togs in i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG.

⁹ Enligt artikel 4.1 i dataskyddsförordningen avses med personuppgifter varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person. Med behandling av personuppgifter avses enligt artikel 4.2. t.ex. verksamhet som inriktas på personuppgifter, såsom insamling, registrering, lagring, radering eller utlämnande av uppgifter.

¹⁰ Artikel 9.2 b i dataskyddsförordningen.

genom ändring RP 157/2018 rd. I specialmotiveringen till den regeringspropositionen konstateras det att bestämmelsen grundar sig på regel I/14 punkt 1.4 i STCW-konventionen, enligt vilken ägarföretaget för varje fartyg ska se till att uppgifter rörande allt sjöfolk med anställning på dess fartyg finns lättillgängliga, och inbegriper uppgifter om de anställdas erfarenhet, utbildning, hälsotillstånd och kompetens för sina tilldelade arbetsuppgifter. Ett motsvarande krav ingår i artikel 14 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk¹¹. I motiveringen konstateras det att det är en lagstadgad skyldighet för redaren att samla in och behandla personuppgifter. Till denna del tillåter artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen nationell reglering. Den föreslagna behandlingen av personuppgifter som gäller hälsotillstånd behövs således för att den personuppgiftsansvarige eller den registrerade ska kunna fullgöra sina skyldigheter och utöva sina särskilda rättigheter inom arbetsrättens område.

I enlighet med kravet i artikel 9.2 b i dataskyddsförordningen tillåts behandling av personuppgifter om hälsotillstånd också i medlemsstaternas lagstiftning, där det föreskrivs om lämpliga skyddsåtgärder som säkerställer den registrerades grundläggande rättigheter och intressen. Enligt 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet har arbetsgivaren rätt att behandla uppgifter om en arbetstagares hälsotillstånd, om uppgifterna har samlats in hos arbetstagaren själv eller med arbetstagarens skriftliga samtycke hos någon annan och behandlingen av uppgifterna behövs för utbetalning av lön för sjukdomstid eller därmed jämförbara förmåner i anslutning till hälsotillståndet eller för utredning av om det finns grundad anledning till frånvaro från arbetet eller om arbetstagaren uttryckligen önskar att hans eller hennes arbetsförmåga utreds på basis av uppgifterna om hälsotillstånd. Dessutom har arbetsgivaren rätt att behandla dessa uppgifter i sådana situationer och i en sådan omfattning som bestäms särskilt någon annanstans i lag. Arbetsgivarens behandling av personuppgifter ska också vara förenlig med det krav på nödvändighet som anges i 3 § i lagen om integritetsskydd.

Även införandet av anteckning om tjänstgöringstid till sjöss och fastställandet av dem innebär behandling av personuppgifter. Enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart ska medlemsstaterna se till att befälhavarna registrerar den tjänstgöringstid till sjöss och de resor som avses i direktivet i tjänstgöringsjournalen, om innehavaren av tjänstgöringsjournalen begär det. Dessutom förpliktar direktivet de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att fastställa de registrerade uppgifterna om tjänstgöring till sjöss på begäran av besättningsmedlemmen.

Med tjänstgöringsjournal avses ett personligt register i vilket på begäran av innehavaren antecknas uppgifter om tjänstgöringen till sjöss. När det gäller de uppgifter som ska antecknas i tjänstgöringsjournalen är fartygets befälhavare personuppgiftsansvarig, om innehavaren av tjänstgöringsjournalen begär att uppgifterna om sjötjänstgöringen ska antecknas i tjänstgöringsjournalen. Även Transport- och kommunikationsverket är personuppgiftsbiträde när verket sörjer för att uppgifterna om sjötjänstgöringen fastställs.

Enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig endast om och i den mån som åtminstone ett av de särskilt nämnda villkoren är uppfyllt. När det gäller de uppgifter som ska antecknas i tjänstgöringsjournalen och fastställandet av dem är behandlingen av personuppgifter nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra sin rättsliga förpliktelse¹². Enligt artikel 38.3 tredje stycket i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart ska erfarenhet av tjänstgöring till sjöss påvisas med hjälp av tjänstgöringsjournaler eller andra motsvarande bevis. Med tjänstgöringsjournal avses ett personligt register i vilket på

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

¹² Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

begäran av innehavaren antecknas uppgifter om tjänstgöringen till sjöss. Grunden för behandlingen ligger i artikel 22 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Nationellt ska grunden för behandlingen ingå i 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

I artikel 5 i dataskyddsförordningen föreskrivs det om principer för behandling av personuppgifter. I artikel 5.1 c föreskrivs det att personuppgifter ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Den gällande 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg förutsätter att redaren vid registerföringen och behandlingen av uppgifterna i registret iaktar skyldigheterna enligt den allmänna dataskyddsförordningen. I och med den nu föreslagna ändringen utvidgas denna förutsättning till att gälla fartygets befälhavare och Transport- och kommunikationsverket när dessa för register, gör anteckningar som gäller sjötjänst och behandlar uppgifterna i dem. Dessutom ska bestämmelserna i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart iaktas vid registrering och fastställande av uppgifter om tjänstgöringstid och resor till sjöss. Behandlingen av uppgifter ska begränsas till väsentliga uppgifter. Behandlingen skulle således vara förenlig med minimeringsprincipen.

Behandlingen av personuppgifter för anteckning och fastställande av tjänstgöringstiden till sjöss och av resor främjar den fria rörligheten för personer, vilket är syftet med direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Anteckning och fastställande av tjänstgöringstiden till sjöss och resor är viktiga åtgärder för att trygga den fria rörligheten för arbetstagare inom branschen och främja sysselsättningen. Således är behandlingen nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning.

Det bör också noteras att personuppgifter kommer att behandlas i fråga om antecknande och fastställande av uppgifter om tjänstgöring till sjöss endast i det fall att innehavaren av tjänstgöringsjournalen särskilt begär det. Innehavare av tjänstgöringsjournaler ska vara fartygspersonal som arbetar i Finland med ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. I Finland används i övrigt inte tjänstgöringsjournaler, så behandlingen av personuppgifter för ändamålet i fråga begränsas endast till situationer där en person med behörighet enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart vill vara verksam i Finland. Motsvarande verksamhet är redan möjlig i nuläget, men ingen begäran om erkännande har kommit in till den finska myndigheten. Intresset för att arbeta med sådan kompetens i Finland som avses i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart bedöms inte heller i fortsättningen öka, så behandlingen av personuppgifter för antecknande och fastställande av uppgifter om tjänstgöring till sjöss bedöms bli ytterst liten. Anteckning och fastställande av uppgifter om tjänstgöring till sjöss förutsätter inte behandling av sådana uppgifter som hör till de särskilda kategorierna av personuppgifter som avses i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen.

Det föreslagna 3 mom. är informativt till sin natur och i det hänvisas på motsvarande sätt som i det gällande 1 mom. till dataskyddsförordningen och lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

Anteckningar i kommissionens databas och därmed sammanhängande behandling av personuppgifter med avseende på dataskyddsförordningen

Genom de ändringar som föreslås i 242 a och 250 § i lagen om transportservice införs det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att anteckna uppgifter om tillfällig indragning av behörigheter i den databas som förvaltas av kommissionen. Ändrings-

förslaget gäller genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Grunden för behandlingen ligger i artiklarna 14 och 30 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.

I skäl 34 i ingressen till direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart konstateras det att myndigheter, inbegripet myndigheter i tredjeländer, som utfärdar kvalifikationsbevis, tjänstgöringsjournaler och loggböcker i enlighet med regler som är identiska med dem i detta direktiv behandlar personuppgifter. Myndigheter som arbetar med genomförandet och kontrollen av efterlevnaden av detta direktiv och, om så är nödvändigt, de internationella organisationer som fastställt de identiska bestämmelserna, bör också ha tillgång till kommissionens databas för att utvärdera detta direktiv, för statistiska ändamål, för att upprätthålla säkerheten, för att säkerställa en enkel navigering och för att underlätta informationsutbytet mellan dessa myndigheter. Sådan tillgång bör dock ges enbart förutsatt att dataskyddsnivån är tillfredsställande, särskilt i fråga om personuppgifter, och även, när det är fråga om tredjeländer och internationella organisationer, att reciprocitetsprincipen följs.

Enligt den föreslagna nya 242 a § och den föreslagna ändringen av 250 § ska Transport- och kommunikationsverket anteckna uppgifter om tillfällig indragning av behörighetsbrev i den databas som förvaltas av Europeiska kommissionen. Behandlingen av personuppgifter är således nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige¹³.

Den föreslagna nya 242 a § och den ändring som föreslås i 250 § ska också granskas i ljuset av artikel 10 i dataskyddsförordningen. I den artikeln föreskrivs det om behandlingen av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål samt överträdelser. Personuppgifterna i fråga hör inte till de särskilda kategorierna av personuppgifter som avses i den allmänna dataskyddsförordningen, men enligt artikel 10 i dataskyddsförordningen får behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och överträdelser eller därmed sammanhängande säkerhetsåtgärder enligt artikel 6.1 i dataskyddsförordningen endast utföras då behandling är tillåten enligt unionsrätten eller medlemsstaternas lagstiftning, där lämpliga skyddsåtgärder fastställs.

Enligt 7 § i dataskyddslagen får personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och överträdelser behandlas om uppgifterna behandlas för syften som anges i 6 § 1 mom. 1, 2 eller 7 punkten. Enligt den nämnda 2 punkten gäller förbudet mot behandling av personuppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter inte sådan behandling som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. Således är det också möjligt att genom lag föreskriva om behandlingen av brottmålsdomar och överträdelser. Då ska det dock bedömas om den nationella lagstiftningen har ett mål som är förenligt med allmänt intresse och om det står i rätt proportion till det legitima mål som eftersträvas med den på det sätt som dataskyddsförordningen förutsätter.

De ändringar som gäller myndighetens skyldighet att enligt 242 a och 250 § att göra anteckningar om tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer i en databas som förs av kommissionen är en följd av medlemsstaternas skyldigheter enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Enligt artikel 30 i det direktivet ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Enligt artikel 14.2 i det direktivet får en medlemsstat tillfälligt

¹³ Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

dra in ett unionsbevis för kvalifikationer om den anser att detta är nödvändigt med hänsyn till säkerhet eller allmän ordning.

Enligt artikel 14.3 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart ska tillfälliga indragningar utan onödigt dröjsmål registreras i den databas uppgifter om avbrott utan dröjsmål registreras i en databas som förvaltas av kommissionen. Syftet med den databas som förvaltas av kommissionen är enligt direktivets skäl 33 att underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna och med kommissionen, bland annat för att underlätta genomförandet och efterlevnaden av direktivet samt för att upprätthålla navigationssäkerheten. Kommissionen bör förvalta databasen i enlighet med principerna om skydd av personuppgifter.

Det ligger i allmänhetens intresse att information om tillfällig indragning av ett behörighetsbrev med hänsyn till säkerhet eller allmän ordning finns allmänt tillgänglig i en databas som upprätthålls av kommissionen. Förslagen överensstämmer med principen om uppgiftsminimering, eftersom ordalydelsen i förslagen endast tillåter antecknande av uppgifter om tillfällig indragning av ett behörighetsbrev. De uppgifter som behandlas är således adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas. Det ligger därför i det allmännas intresse och står i proportion till det legitima syfte som eftersträvas med registreringen av uppgifter om tillfällig indragning i den databas som förs av kommissionen.

Artikel 14.3 i direktivet, liksom den nu föreslagna nationella bestämmelsen, förutsätter endast registrering av uppgifter om tillfällig indragning. I det förfarande som avses i paragraferna kommer således inte sådana uppgifter som hör till sådana särskilda kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9.1 i dataskyddsförordningen för behandling hos Transport- och kommunikationsverket.

Behandling av personuppgifter i anslutning till det nationella genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart med tanke på grundlagen

De ändringar som gäller genomförandet av direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart är av betydelse med tanke på det skydd för personuppgifter och privatliv som tryggas i 10 § i grundlagen särskilt beträffande 26 d § 1 mom. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Enligt grundlagsutskottets vedertagna praxis begränsas lagstiftarens spelrum utöver av den bestämmelse som gäller skyddet för personuppgifter också av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas av skyddet för privatlivet, som tryggas i samma moment. Lagstiftaren ska därför trygga denna rätt till skydd för personuppgifter på ett sätt som kan anses godtagbart med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet. Individens rättsskydd och integritetsskydd behöver skyddas också vid behandlingen av personuppgifter.

Grundlagsutskottet justerade sin tidigare ståndpunkt i sitt utlåtande GrUU 14/2018 rd med anledning av att dataskyddsförordningen börjar tillämpas. Utskottet anser att dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, över lag utgör en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Korrekt tolkade och tillämpade motsvarar bestämmelserna i dataskyddsförordningen enligt utskottets uppfattning också den nivå på skyddet för personuppgifter som bestäms utifrån Europakonventionen. Således är det inte längre av konstitutionella skäl nödvändigt att speciallagstiftningen inom dataskyddsförordningens tillämpningsområde heltäckande och

detaljerat föreskriver om behandling av personuppgifter. Grundlagsutskottet anser att det i princip räcker med att bestämmelserna om skydd för och behandling av personuppgifter är harmoniserade med dataskyddsförordningen¹⁴.

Enligt grundlagsutskottet kan det dock i vissa situationer finnas ett särskilt behov av specialreglering med tanke på grundlagen. Enligt utskottet måste saken i enlighet med det riskbaserade synsätt som krävs i den allmänna dataskyddsförordningen också bedömas utifrån de hot och risker som behandlingen av personuppgifter orsakar. Denna omständighet är enligt grundlagsutskottet av särskild betydelse när det gäller behandling av känsliga uppgifter¹⁵. Behandling av känsliga uppgifter ingår i den registeransvarighet för redaren som avses i 26 d § 1 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

Grundlagsutskottet har särskilt påpekat att inskränkningar i skyddet för privatlivet måste bedömas utifrån de allmänna villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna¹⁶. Utskottet har därför ansett att särskilt tillåtande av behandling av känsliga uppgifter berör själva kärnan i skyddet för personuppgifter¹⁷, vilket inneburit att inrättandet av register med sådana uppgifter måste bedömas mot villkoren för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna, särskilt lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet¹⁸. Utskottet har på grund av de risker som anknyter till behandlingen av känsliga uppgifter särskilt påpekat att det bör finnas exakta och noga avgränsade bestämmelser om att det är tillåtet att behandla känsliga uppgifter bara om det är absolut nödvändigt¹⁹.

Den föreslagna skyldigheten enligt 26 d § 1 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, som motsvarar den gällande bestämmelsen, att föra register över de uppgifter som hänför sig till utbildningen, kompetensen och arbetserfarenheten hos de sjömän som är anställda hos redaren samt om uppgifter som anknyter till det hälsotillstånd som krävs av sjöfolk, har formulerats exakt och noggrant avgränsat. I det lagrummet föreskrivs det entydigt om vem skyldigheten att föra register gäller och vilka slags uppgifter registret får innehålla. Bestämmelsen förutsätter att endast personer som är anställda hos redaren kan föra register. Behandlingen av känsliga personuppgifter står också till denna del i riktig proportion till det syfte som eftersträvas med behandlingen. Bestämmelsen är nödvändig och den har en godtagbar grund, eftersom skyldigheten att föra register behövs för att säkerställa att fartygsbesättningen har tillräcklig kompetens och hälsa. Bakgrunden till bestämmelsen är således målet att trygga säkerheten inom sjöfarten. Dessutom är bestämmelsen nödvändig också för att den genomför förpliktelserna i STCW-konventionen, som är bindande för Finland.

Med stöd av vad som anförts ovan har det bedömts att förslaget uppfyller de krav som grundlagen ställer, och att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Anskaffningen av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab med hänsyn till den allmänna dataskyddsförordningen

I 154 och 179 § i lagen om transportservice föreslås det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att skaffa tjänsten för mobilitetsinformation samt dess direkta

¹⁴ GrUU 14/2018 rd, s. 4.

¹⁵ GrUU 14/2018 rd.

¹⁶ Se GrUU 42/2016 rd, s. 2–3 och där refererade utlåtanden.

¹⁷ GrUU 37/2013 rd, s. 2.

¹⁸ GrUU 29/2016 rd s. 4–5 och t.ex. GrUU 21/2012 rd, GrUU 47/2010 rd och GrUU 14/2009 rd.

¹⁹ Se t.ex. GrUU 3/2017 rd, s. 5.

produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter från Traffic Management Finland Ab i enlighet med 213 § i lagen om transportservice.

Produktionen och tillhandahållandet av Katalogen över mobilitetstjänster baserar sig på insamling och uppdatering av uppgifter. Av artikel 5.1 b, c och e i Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning följer ett krav på att behandlingen av personuppgifter alltid ska vara ändamålsbegränsad, mängden personuppgifter ska minimeras i förhållande till de ändamål för vilka de används och personuppgifter får förvaras endast så länge det är nödvändigt för de ändamål för vilka de behandlas. Detta krav på undvikande av onödig behandling av personuppgifter har beaktats, eftersom tillhandahållandet av Katalogen över mobilitetstjänster förutsätter en mycket begränsad mängd behandling av personuppgifter. Merparten av uppgifterna är i regel sådana att de inte innehåller personuppgifter, eftersom uppgifterna i tjänsten baserar sig på alla aktörers öppna information. De uppgifter som aktören förutsätts lämna via gränssnittet är bland annat uppgifter om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång samt tillgänglighetsuppgifter.

Vid produktionen av Katalogen över mobilitetstjänster behandlas följande personuppgifter: namnet på tjänsteleverantören av mobilitetstjänster för persontrafik, eventuellt FO-nummer samt kontaktuppgifter med hjälp av vilka tjänsteanvändaren vid behov kan få kontakt med tjänsteleverantörens företrädare. Dessa kontaktuppgifter är kontaktuppgifter till sådana tjänsteproducenter som bedriver näringsverksamhet som enskild näringsidkare, dvs. med hjälp av firma. Sådana finns till exempel bland dem som bedriver taxiverksamhet. Dessutom meddelar de personer som anmäler uppgifter till Katalogen över mobilitetstjänster i samband med registreringen sitt namn och sin e-postadress till huvudmannen för Katalogen över mobilitetstjänster.

Behandlingen av personuppgifter vid produktionen av Katalogen över mobilitetstjänster är nödvändig i enlighet med artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Vid behandlingen av personuppgifter är Transport- och kommunikationsverket personuppgiftsansvarig enligt artikel 4.7 i den allmänna dataskyddsförordningen och Traffic Management Finland Ab personuppgiftsbiträde enligt artikel 4.8.

Egendomsskydd (15 §)

Anskaffningen av tjänsten för mobilitetsinformation från Traffic Management Finland Ab med hänsyn till egendomsskyddet och affärs- och yrkeshemligheter

Bestämmelser om den information som ska öppnas i Katalogen över mobilitetstjänster finns i 154 § i lagen om transportservice och i statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017).

För produktionen av Katalogen över mobilitetstjänster samlas och upprätthålls det informationsresurser. De uppgifter som samlas är dock aktörernas öppna information. För genomförandet av ITS-direktivet och dess multimodala förordning har det i lagen om transportservice föreskrivits att varje leverantör av transportservice ska öppna informationen. Den nu föreslagna regleringen gäller alltså information som är avsedd att användas fritt och som gagnar hela transportsystemet. Utlämnandet och delandet av information sker i regel via ett gränssnitt. Stödtjänster, användarvillkor, programvara, licenser och andra nödvändiga tjänster ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

I och med ändringen behandlar Traffic Management Finland Ab i egenskap av upprätthållare av Katalogen över mobilitetstjänster alltså i regel inte uppgifter som myndigheterna har klassificerat som sekretessbelagda eller uppgifter som innehåller företagshemligheter. Således är ingripandet i skyddet av affärs- och yrkeshemligheter av ringa karaktär.

Den föreslagna regleringen syftar till att möjliggöra en framtida utveckling där information om mobilitet och senare mer omfattande om transporter kan fås på ett samordnat sätt för aktörerna inom branschen. Avsikten med regleringen är vidare att skapa jämlika verksamhetsmöjligheter för olika aktörer samt att möjliggöra uppkomsten av nya affärsmodeller och nya tjänster samtidigt som skyddet för sekretessbelagd information och personuppgifter säkerställs.

Näringsfrihet och rätt till arbete (18 §)

Propositionen bör granskas också med hänsyn till näringsfriheten och rätten till arbete. Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Syftet med bestämmelsen är att fastställa vars och en rätt att försörja sig genom valfritt arbete eller yrke eller valfri näring. Dessutom fastställs där principen om företagsfrihet, när yrke och näring uttryckligen nämns som ett medel för att skaffa försörjning. En grundprincip är individens egen aktivitet för att skaffa sig försörjning. Rätten att välja arbete fritt har även anknytning till jämlikheten och förbudet mot diskriminering.

I Europeiska människorättsdomstolens och EU-domstolens praxis har det konstaterats att begränsningar och villkor som hänför sig till förvärvande av yrkeskompetens inverkar på näringsfriheten, men att begränsningarna är motiverade med avseende på trafiksäkerheten och miljöskyddet.

Syftet med den ändring som föreslås i 101 § i lagen om transportservice i vilken det föreskrivs om redarens möjlighet att hos Transport- och kommunikationsverket ansöka om fastställande av bemanningen och utfärdande av bemanningscertifikat så att fartygets befälhavare får tjänstgöra som maskinchef på fartyg med en maskineffekt under 750 kilowatt är att underlätta verksamheten för mindre fartyg. Förslaget har således konsekvenser som underlättar näringsverksamheten för t.ex. små förbindelsefartyg och vattenbussar samt lotsning. Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande till förslaget att den föreslagna ändringen som gäller kombinerande av befälhavarens och maskinchefens uppgifter underlättar kostnaderna för näringen i fråga om små fartyg. Verket konstaterar att ändringen också behövs med tanke på den tekniska utvecklingen av små fartyg i och med att maskineffekten och automatiseringen ökar, eftersom den nuvarande gränsen på 350 KW har visat sig vara för liten för vissa av de nuvarande fartygen.

Syftet med den ändring som föreslås i 109 § i lagen om transportservice och genom vilken Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis för fartygspersonal är att trygga möjligheterna för personer med kompetensbevis att fortsätta arbeta och idka näring under covid-19-epidemin. En utländsk myndighet som utfärdat ett behörighetsbrev kan i exceptionella situationer förlänga giltighetstiden för behörigheten för att underlätta behörighetsbrevsinnehavarnas arbete och trygga kontinuiteten i sjöfarten. Ett sådant förfarande kan bli aktuellt till exempel när det för att förhindra spridningen av epidemin har införts sådana begränsningar av mötesfriheten eller rörelsefriheten som förhindrar de normala förfarandena för förnyande av kompetenser. Av samma skäl ska också kompetensbevisets giltighetstid förlängas så att den motsvarar förlängningen av giltighetstiden för det ursprungliga behörighetsbrevet. Syftet med den föreslagna ändringen är således att trygga fartygspersonalens sysselsättning och bedrivande av sjöfartsnäringar under covid-19-epidemin.

Med stöd av de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktelserna. Näringsfriheten tryggas inte som sådan i Europakonventionen eller i de människorättskonventioner som lyder under FN. I artikel 23 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna ingår friheten att välja arbete. Näringsfriheten ingår i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen skyddar egendomsskyddet och det har ansetts att den indirekt skyddar även näringsverksamhet. Denna rätt kan begränsas i stor utsträckning genom lag för att trygga offentliga intressen. Finlands internationella förpliktelser i fråga om mänskliga rättigheter hindrar därför inte en reglering av det slag som föreslås. Syftet med ovan nämnda behörigheter och ändringar i sjöfartslagstiftningen är att underlätta sjöfartsaktörernas näringsverksamhet och upprätthålla sysselsättningen även under covid-19-epidemin. Genom förslagen tryggas således den rätt till arbete och försörjning som hänför sig till näringsfriheten enligt grundlagen.

De ändringsförslag som gäller behörigheter och som hänför sig till det nationella genomförandet av direktiven överensstämmer med grundlagen och uppfyller de krav som följer av Europakonventionen och andra internationella människorättsförpliktelser som är bindande för Finland samt de krav som följer av de grundläggande rättigheterna inom EU. Lagförslagen ska utarbetas med beaktande av rättspraxis i Europeiska människorättsdomstolen och EU-domstolen, där det har konstaterats att det begränsningar och villkor som hänför sig till förvärvande av yrkeskompetens inverkar på näringsfriheten, men begränsningarna är motiverade med avseende på trafiksäkerheten och miljöskyddet.

Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)

Det föreslås att 154 och 179 § i lagen om transportservice ändras så att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen kan producera tjänsten för mobilitetsinformation enligt ITS-direktivet antingen själv eller skaffa tjänsten samt dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab i enlighet med 213 §. Syftet med förslaget är att göra det möjligt för Traffic Management Finland Ab att i fortsättningen producera, upprätthålla och utveckla en katalog över mobilitetstjänster för uppgifter som överskrider trafikmedelsgränserna. Syftet med den föreslagna ändringen är också att göra uppgifterna i Katalogen över mobilitetstjänster till en del av en mer omfattande informationsplattform för trafiken och transporten, som samordnas av Traffic Management Finland Ab. Propositionen ska således bedömas med avseende på bestämmelserna om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter i 124 § i grundlagen (731/1999).

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Grundlagsutskottet har tidigare i sitt utlåtande bedömt överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter till aktiebolag²⁰. Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande att enligt förarbetena till 124 § i grundlagen är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter kan anförtros andra än myndigheter endast genom lag. Eftersom framför allt skötseln av offentliga tjänster bör kunna ordnas smidigt och det inte i fråga om sådana uppgifter med hänsyn till syftena med regleringen finns behov av detaljreglering i lag, ska det också vara möjligt att med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämma om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än

²⁰ GrUU 16/2018 rd.

myndigheter. Också befogenheten att överföra uppgiften ska härvid grunda sig på lag.²¹ Grundlagsutskottet har konstaterat att en offentlig förvaltningsuppgift kan anförtros andra än myndigheter också genom avtal som ingås med stöd av lag.²²

I 124 § i grundlagen är det fråga om överföring av i första hand offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter. Enligt förarbetena till grundlagen är avsikten med 124 § i grundlagen att begränsa överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter utanför det egentliga myndighetsmaskineriet.²³ Grundlagens 124 § tillåter dock under vissa förutsättningar en begränsad överföring av offentlig makt och offentliga uppgifter på andra än myndigheter, såsom på statliga afärsverk och privaträttsliga sammanslutningar.²⁴

Grundlagsutskottet har i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen till det egentliga myndighetsmaskineriet räknat de myndigheter som hör till statens och självstyrelsesamfundens normala organisation samt sådana självständiga institutioner som Finlands Bank och Folkpensionsanstalten, liksom också de specialorgan som i regel är gemensamma för alla kommuner, såsom kommunala arbetsmarknadsverket och kommunala pensionsanstalten.²⁵ I förarbetena till 124 § i grundlagen har man inte särskilt granskat statsbolag, som i sig har ett begreppsmässigt nära samband med staten, och som också omfattas av statens styrnings- och bestämmanderätt redan på grund av den rösträtt som statens ägande medför i bolaget. Grundlagsutskottet har dock konsekvent bedömt de offentliga förvaltningsuppgifter som ska anförtros statsägda aktiebolag med tanke på 124 § i grundlagen.²⁶

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får däremot bara anförtros myndigheter. I 124 § i grundlagen hänvisas det med offentliga förvaltningsuppgifter till en stor skara administrativa uppgifter. Dessa omfattar till exempel uppgifter som hänför sig till verkställigheten av lagar och beslutsfattande om privatpersoners och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner.²⁷ I grundlagsutskottet utlåtande²⁸ ges ett flertal exempel på uppgifter som utskottet har ansett vara offentliga förvaltningsuppgifter.

Eftersom det är fråga om överföring av en uppgiftshelhet som i nationell lag har ålagts att skötas av Transport- och kommunikationsministeriet till att utföras av ett helt statsägt specialuppgiftsbolag, ska ovan nämnda helhet i första hand bedömas mot 124 § i grundlagen.

I denna proposition överförs till bolaget inga sådana uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt. Därtill, till den del det är fråga om att anförtro bolaget en offentlig förvaltningsuppgift, utförs överföringen genom lag eller med stöd av lag och under sådana förutsättningar att garantierna för god förvaltning, de grundläggande fri- och rättigheterna och tillgodosendet av olika parter rättssäkerhet med säkerhet kan säkerställas.

²¹ RP 1/1998 rd, s. 179/II.

²² GrUU 11/2004 rd, s. 2/II och GrUU 11/2002 rd, s. 5/I.

²³ RP 1/1998 rd, s. 178.

²⁴ Se närmare RP 1/1998 rd, s. 178-179.

²⁵ GrUU 22/2005 rd.

²⁶ GrUU 16/2018 rd, GrUU 50/2017 rd, GrUU 8/2014 rd och GrUU 2/2001 rd.

²⁷ RP 1/1998 vp, s.179/ I.

²⁸ GrUU 26/2017 rd, s. 48.

Ändamålsenlighet

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. Vid bedömning av ändamålsenligheten ska utöver förvaltningens effektivitet och andra interna behov också enskilda personers och sammanslutningars behov beaktas.²⁹ Också förvaltningsuppgifternas art ska beaktas.³⁰ Kravet på ändamålsenlighet kan således när det är fråga om uppgifter i samband med serviceproduktion uppfyllas lättare än t.ex. i fråga om beslutsfattande som gäller en enskild persons eller sammanslutnings centrala rättigheter.³¹

I sin vedertagna utlåtandep Praxis har grundlagsutskottet framhävt att kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor och att det från fall till fall måste bedömas om kravet uppfylls.³² Huruvida kravet på ändamålsenlighet uppfylls måste bedömas från fall till fall varje gång en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför myndighetsorganisationen.³³

I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har grundlagsutskottet vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna³⁴, ett ökat servicebehov³⁵, regional tillgång till tjänster³⁶ och flexibilitet³⁷ och effektivitet i verksamheten³⁸. Grundlagsutskottet har konstaterat att kravet på ändamålsenlighet inte enbart handlar om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid de ekonomiska konsekvenserna.³⁹ Också det huruvida myndighetens personella resurser räcker till har haft betydelse.⁴⁰

Utvecklingen av informationssystemen för trafik och transport ger möjligheter att förbättra effektiviteten. Det samordnade informationssystemet och de automatiserade processerna kan också förädla omfattande mängder information och dela ut den till myndigheter och intressentgrupper för att utnyttjas. I stället för splittrad information är det i fortsättningen möjligt att koncentrera verksamheten på effekterna för hela transportsystemet. För att få effekter på hela trafiksystemet krävs det specialkompetens, resurser och intensivt samarbete mellan aktörerna inom branschen samt investeringar. Den samordningsroll som föreslås bli inrättad och den bredare informationsplattformen för trafik och transport har bättre förutsättningar att utveckla ekosystemet och nya tjänster samt förmåga att svara på utmaningarna inom den digitala trafiken än vad ämbetsverket har.

²⁹ RP 1/1998 rd, s. 179/II; GrUU 8/2014 rd, s. 3/II och GrUU 16/2016 rd, s. 3.

³⁰ RP 1/1998 rd, s. 179/II, se t.ex. GrUU 6/2013 rd, s. 2/II; GrUU 65/2010 rd, s. 2/II och GrUU 57/2010 rd, s. 5/I.

³¹ RP 1/1998 rd, s. 179/II, se också GrUU 8/2014 rd, s. 4/I.

³² 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–II; GrUU 23/2013 rd, s. 3/I; GrUU 65/2010 rd, s. 2/II; GrUU 57/2010 rd, s. 5/I; GrUU 48/2010 rd, s. 3/II och de utlåtanden som nämns där. Se också RP 1/1998 rd, s. 179/II.

³³ Se t.ex. GrUU 44/2016 rd s. 5.

³⁴ GrUU 29/2013 rd, s. 2 och GrUU 37/2010 rd, s. 5/I.

³⁵ GrUU 6/2013 rd, s. 2/II och GrUU 16/2016 rd, s. 3.

³⁶ GrUU 11/2004 rd, s. 2/I.

³⁷ GrUU 6/2013 rd, s. 2/II.

³⁸ GrUU 3/2009 rd, s. 4/II.

³⁹ GrUU 11/2006 rd, s. 2–3 och GrUU 26/2017 s. 49.

⁴⁰ GrUU 23/2013 rd, s. 3 och GrUU 6/2013 rd, s. 2/II.

Bolaget kunde agera smidigt och innovativt tillsammans med marknadsaktörerna. Dessutom har bolaget bättre förmåga att producera och utveckla tjänster i enlighet med de uppgifter som fastställts för bolaget. Bolaget kan utveckla sina produkter och tjänster snabbt och högklassigt i enlighet med de föränderliga kundbehoven. En sådan smidighet och snabbhet är inte möjlig inom tjänsteproduktion i form av ämbetsverk på grund av de utmaningar som är förenade med den offentliga budgetekonomin. Verksamheten i bolagsform ökar i betydande grad verksamhetens effektivitet och verkningsfullhet när förståelsen för kundbehoven och kundbetjäningen samt verksamhetens planmässighet förbättras och kostnadsmedvetenheten ökar, då bolaget strävar efter att utveckla sin lönsamma verksamhet på längre sikt. Dessutom kan bolaget med hjälp av kunskap och kompetens i anslutning till sin affärsverksamhet skapa nya affärsmöjligheter för andra aktörer inom branschen genom ett ekosystem för transportinformation.

I den nuvarande modellen har verket också haft en dubbel roll när det gäller att producera tjänster, eftersom verket är både den myndighet som övervakar tjänsterna och tjänsteproducenten. Verket har inte heller den specialkompetens eller de resurser som behövs för att utveckla tjänsterna på ett sätt som gagnar aktörerna och den kommande EU-lagstiftningen. Förädling av information är ett av de arbetskedan som kräver mest resurser och därför har verket kunnat bedriva endast mycket småskalig utveckling av servicen.

Den nu aktuella propositionen möjliggör en bättre organisering av uppgifterna och undvikande av ovan nämnda problemsituationer. Propositionen gör det möjligt att överföra produktionen av tjänsten till en aktör som har både tillräckliga resurser och specialkompetens för att producera och utveckla informationstjänsten. Genom ändringen kan man skapa förutsättningar för en helhetsbetonad effektivisering och utveckling av informationstjänsterna inom transport och trafik och förbättra förvaltningsområdets förmåga att svara på förändringar i kundbehoven och verksamhetsmiljön. Speciellt privata aktörer inom branschen drar nytta av att informationstjänsterna och informationens kvalitet förbättras.

Ändringen har en positiv inverkan på myndighetens förmåga att sköta de egentliga uppgifter som hör till myndigheten. Lagstiftningsändringen förbättrar förvaltningens produktivitet och flexibilitet samt skapar förutsättningar för en effektivare användning av resurserna. Transport- och kommunikationsverket kan rikta resurser och arbetsuppgifter till funktioner som är centrala för myndigheten.

Allmänt om de uppgifter som överförs

I de uppgifter som nu föreslås bli överförda är det fråga om en uppgift som hänför sig till produktionen av informationstjänsten. De uppgifter som föreslås bli överförda ska bestå av produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som gäller informationstjänsten och det informationssystem som hänför sig till tjänsten. I den nationella lagen har Transport- och kommunikationsverket ålagts att producera och underhålla en katalog över mobilitetstjänster. Verket har ansvarat för de gränssnitt som krävs för lämnande av väsentlig information till tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafiken samt för det informationssystem som behövs för användningen av gränssnitten. Dessutom har Transport- och kommunikationsverket tillhandahållit teknisk service med hjälp av vilken aktörerna alternativt kan lämna uppgifter.

Produktionen och upprätthållandet av den NAP-tjänst som ITS-direktivet förutsätter har i den nationella lagen anvisats en myndighet. Direktivet förutsätter dock inte att tjänsteproduktionen ska skötas av en myndighet, utan tjänsten kan tillhandahållas i olika former och medlemsstaterna kan bestämma vilken aktör som ansvarar för tillhandahållandet av tjänstens information. Enligt den föreslagna ändringen kan privata företag i och med överföringen av verkets uppgifter

åläggas att lämna uppgifter till ett annat privat företag, Traffic Management Finland Ab. Uppgifterna i tjänsten är dock aktörernas öppna information. Om uppgifterna har införts i åtkomstpunkten ska den överensstämja med kraven i direktivet. Denna överensstämmelse med kraven övervakas också efter ändringen av Transport- och kommunikationsverket.

Genom ändringen överförs således inte betydande offentlig makt på någon annan än en myndighet. Även om tjänsteproduktionen och ansvaret i anslutning till den i den inhemska lagen har anvisats en myndighet, är uppgiften dock inte till sin natur sådan att den ska vara en myndighetsuppgift. Produktionen, upprätthållandet och utvecklandet av servicen skapar inte heller rättigheter och skyldigheter för enskilda personer och sammanslutningar.

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

I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar.⁴¹

I lagen om transportservice finns redan nu en bestämmelse om straffrättsligt tjänsteansvar. I lagen om transportservice finns dessutom en informativ hänvisning till skadeståndslagen (412/1974). Däremot har det i lagen inte tagits in någon hänvisning till de allmänna förvaltningslagarna. På grund av 124 § i grundlagen krävs det inte alltid att det i lag hänvisas till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom de allmänna förvaltningslagarna tillämpas med stöd av de i dem ingående bestämmelserna om tillämpningsområde, definition på myndighet eller enskildas skyldighet att ge språklig service också på enskilda när de utför ett offentligt förvaltningsuppdrag.⁴²

Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning har också tillsynen över skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter som anförtrots enskilda betydelse⁴³ och likaså behörighetsvilkoren⁴⁴. De grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kravet på god förvaltning kan i faktisk verksamhet tillgodoses om bestämmelserna generellt sett är exakta och i övrigt tillbörliga och om de involverade är lämpliga och behöriga för sin uppgift.⁴⁵ Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är också de krav enligt 138 § i lagen om transportservice som gäller den som levererar vägtrafikstyrnings- och vägtrafiklednings-tjänster av betydelse. Kraven gäller i synnerhet leverantörens tillförlitlighet, verksamhetsförutsättningar och personalens kompetens.

Bestämmelser om myndighetstillsyn över bolaget och produktionen av den tjänst som föreslås bli överförd finns också i lagen om transportservice. Enligt 178 § i lagen om transportservice utövar Transport- och kommunikationsverket 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 lagen. Genom den föreslagna ändringen tillämpas enligt 154 §

⁴¹ GrUU 50/2017 rd, s. 3; GrUU 33/2004 rd, s. 7/II och GrUU 46/2002 rd, s. 9/II.

⁴² GrUU 50/2017 rd, s. 3 och GrUU 42/2005 rd, s. 3.

⁴³ GrUU 40/2002 rd, s. 4 och GrUU 62/2014 rd, s. 3.

⁴⁴ GrUU 40/2002 rd, s. 4.

⁴⁵ GrUU 26/2017 rd, s. 50o och GrUU 24/2001 rd, s. 4/II.

2 mom. också bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar på tjänsteleverantören för informationstjänsten och på dess personal när denna utför uppgifter som avses i 154 och 179 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Det är också av betydelse att Transport- och kommunikationsverket är den behöriga myndigheten enligt ITS-direktivet. Verket övervakar att den i denna proposition föreslagna Katalogen över mobilitetstjänster stämmer överens med kraven och ansvarar fortfarande för produktionen av tjänsten.

Tillämpning på Åland

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken.

I fråga om trafikärenden hör enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen frågor som rör handelsjöfart och farleder för handelssjöfart till rikets lagstiftningsbehörighet. Dessutom hör beslut om behörigheter inom sjöfarten och förlängning av deras giltighet till rikets behörighet. Behörig myndighet i dessa frågor är Transport- och kommunikationsverket.

De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt begränsade och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Den föreslagna regleringen har getts en begränsad omfattning som mot bakgrund av dess syften ska ses som nödvändig och proportionell. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

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

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG samt direktiv (EU) 2019/1159 om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG om ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag**om ändring och temporär ändring av lagen om transportservice**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 262 § 2 mom. och 264 § 3 mom., sådana de lyder i lag 1505/2019,
ändras 2 § 9 och 10 punkten, kapitelnumret på II avd. 1 kap. till 2, 3 § 4 mom., den finska språkdräkten i 5 § 3 mom., 18 §, kapitelnumren på II avd. 2 och 3 kap. till 3 och 4, 41 § 2 mom., 43 § 2 mom., kapitelnumren på II avd. 4–7 kap. till 5–8, den finska språkdräkten i 70 § 2 mom., kapitelnumren på II avd. 8–10 kap. till 9–11, 96 § 1 mom., 97 § 22 punkten, 99 § 3 mom., rubriken för 101 §, 101 § 1 mom., 104 och 106 §, 107 § 3 och 5 mom., 108 § 3 mom., rubriken för 109 §, 110 § 2 mom., 112 och 113 §, kapitelnumren på II avd. 11–13 kap. till 12–14, den finska språkdräkten i det inledande stycket till 131 § 2 mom., kapitelnumren på III avd. 1 och 2 kap. till 15 och 16, kapitelnumret på IV avd. 1 kap. till 17, den finska språkdräkten i det inledande stycket till 150 § 1 mom., den finska språkdräkten i 150 § 2 mom., kapitelnumret på IV avd. 2 kap. till 18, 154 och 161 §, kapitelnumret på IV avd. 3 kap. till 19, 162 § 1 mom., 171 § 2 mom., kapitelnumret på IV avd. 4 kap. till 20, 174 §, rubriken för 175 §, 175 § 1–3 mom., kapitelnumret på IV avd. 5 kap. till 21, kapitelnumret på V avd. 1 kap. till 22, 179 § 2 och 3 mom., 181 § 3 mom. 7 punkten, 181 § 6 mom., 186 § 5 mom., 194 §, kapitelnumret på V avd. 2 kap. till 23, 197 § 3 mom., 198 § 1 mom., den finska språkdräkten i 198 § 3 mom., 200 § 3 mom., kapitelnumret på V avd. 3 kap. till 24, 208 § 2 mom., den finska språkdräkten i 208 § 3 mom., kapitelnumret på V avd. 4 kap. till 25, den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd., kapitelnumren på VI avd. 1–3 kap. till 26–28, 230 § 3 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 4 kap., kapitelnumret på VI avd. 4 kap. till 29, det inledande stycket till 233 § 1 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 5 kap., kapitelnumret på VI avd. 5 kap. till 30, den svenska språkdräkten i rubriken för 236 § och i 236 § 2 mom., kapitelnumret på VII avd. 1 kap. till 31, 241 och 242 §, den finska språkdräkten i 243 § 1 mom., 245 §, 248 § 1 mom., 249 § 1 mom., 250 § 1 mom., den finska språkdräkten i 253 §, 260 §, kapitelnumret på VII avd. 2 kap. till 32, 262 § 1 mom. 3 och 4 punkten, den finska språkdräkten i 264 § 1 mom. 4 punkten, 265 § 1 mom., kapitelnumret på VIII avd. 1 kap. till 33, 269 och 270 §, 271 § 1 och 2 mom. samt det inledande stycket till 271 § 4 mom., av dem 2 § 9 punkten, 43 § 2 mom., 70 § 2 mom., 96 § 1 mom., 97 § 22 punkten, 99 § 3 mom., rubriken för 101 §, 101 § 1 mom., 108 § 3 mom., 110 § 2 mom., den finska språkdräkten i det inledande stycket till 131 § 2 mom., den finska språkdräkten i 198 § 3 mom. och 262 § 1 mom. 3 och 4 punkten sådana de lyder i lag 301/2018, 2 § 10 punkten sådan den lyder i lag 579/2018, 3 § 4 mom., den finska språkdräkten i 5 § 3 mom. samt 104 § sådana de lyder i lag 1505/2019, 18 §, 41 § 2 mom., 107 § 3 mom., rubriken för 109 §, 174 §, 179 § 2 mom., 186 § 5 mom., 197 § 3 mom., 230 § 3 mom., 249 § 1 mom., 260 §, den finska språkdräkten i 264 § 1 mom. 4 punkten samt 265 § 1 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 371/2019, 107 § 5 mom., 198 § 1 mom., 200 § 3 mom., 208 § 2 mom., den finska språkdräkten i 208 § 3 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 4 kap., det inledande stycket i 233 § 1 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 5 kap., den svenska språkdräkten i rubriken för 236 § och i 236 § 2 mom., den finska språkdräkten i 243 § 1 mom. samt 248 § 1 mom. och 250 § 1 mom. sådana de lyder i lag 984/2018, 106, 113 och 245 § sådana de lyder i lagarna 301/2018 och 371/2019, 112, 194 och 242 § sådana de lyder i lagarna 301/2018 och 984/2018, 154 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 984/2018, 161 § sådan den lyder i lag 286/2018, 241 § sådan den

RP 202/2020 rd

lyder delvis ändrad i lag 371/2019 samt den finska språkdräkten i 253 § sådan den lyder i lagarna 984/2018 och 371/2019, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018, 579/2018 och 371/2019, en ny 11 punkt, temporärt till lagen en ny 18 a §, till 32 §, sådan den lyder i lag 371/2019, ett nytt 7 mom., till 109 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018, 984/2018 och 371/2019, temporärt ett nytt 4 mom., till lagen nya 174 a och 175 a §, och temporärt till lagen en ny 179 a §, till lagen en ny 242 a § och före 270 § en ny kapitelrubrik som följer:

AVDELNING I

ALLMÄNT

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Allmänna definitioner

I denna lag avses med

-
- 9) *dokument* ett elektroniskt dokument eller ett dokument i pappersform,
10) *trafikstyrnings- och trafikledningstjänster* styrning, ledning och kontroll av väg-, järnvägs-, luft- och fartygstrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på föränderliga trafiksituationer, och
11) *beslut om godkännande* ett beslut av en myndighet genom vilket utövandet av en verksamhet som kräver myndighetens godkännande har godkänts.

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

2 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

3 §

Transport av personer och gods på väg

Bestämmelser om rätten att med fordon som är registrerade någon annanstans än i *Finland* eller med fordon som utländska företag hyrt i Finland bedriva yrkesmässig transport av gods eller personer i Finland och om rätten att för finländska fordon vid behov få transporttillstånd till andra stater finns i 3 kap.

18 §

Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd

Innehavare av persontrafiktillstånd som har mer än 15 bussar som används i trafik, eller innehavare av godstrafiktillstånd som har mer än 15 fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo, ska förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden och se till att företagets verksamhet fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. Tillståndshavaren ska bedöma de risker som hotar kontinuiteten i verksamheten och på det sätt som dess verksamhet kräver delta i beredskapsplanering. Tillståndshavaren ska göra upp en beredskapsplan, varvid särdragen i den persontrafik eller godstrafik som innehavaren bedriver ska beaktas.

Närmare bestämmelser om den beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får närmare tekniska föreskrifter om det närmare innehållet i och uppgörandet av den i 1 mom. avsedda beredskapsplanen meddelas av Transport- och kommunikationsverket.

18 a §

Utvidgad beredskapsskyldighet under covid-19-epidemin

Innehavare av taxitrafiktillstånd och andra än i 18 § 1 mom. avsedda innehavare av persontrafiktillstånd eller innehavare av godstrafiktillstånd som bedriver persontrafik ska förbereda sig för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 och sörja för åtgärder som hänför sig till passagerarnas hälsa, om covid-19-epidemiläget kräver det nationellt eller regionalt. Tillståndshavaren ska utan dröjsmål göra upp en plan, varvid de anvisningar och föreskrifter om bekämpning av smittsamma sjukdomar som social- och hälsovårdsministeriet och Institutet för hälsa och välfärd meddelat ska beaktas. Om tillståndshavaren är medlem i en beställningscentral kan planen även göras upp av beställningscentralen för tillståndshavarnas räkning eller i samarbete med tillståndshavarna. Om tillståndshavarna tillhandahåller tjänster som ordnas av myndigheter, ska de särskilt beakta anvisningarna från de myndigheter som svarar för tjänsterna. Om tillståndshavarna tillhandahåller resor som ersätts av Folkpensionsanstalten med stöd av sjukförsäkringslagen (1224/2004), ska de särskilt beakta Folkpensionsanstaltens anvisningar. Närmare bestämmelser om innehållet i och uppgörandet av planen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 kap.

Internationella vägtransporter

4 kap.

Krav på förare i vägtrafik

32 §

Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom avläggande av prov

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i det prov för grundläggande yrkeskompetens som hör till dess behörighet och om hur provet ska genomföras i praktiken.

41 §

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

En i 27 § 1 mom. avsedd medborgare i ett annat land som är anställd hos ett företag som är etablerat i en annan EES-stat eller som ett sådant företag anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som utfärdats av den EES-staten, under förutsättning att den EES-stat som utfärdat tillståndet inte förutsätter att förarens yrkeskompetens styrks med något annat dokument.

5 kap.

Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

43 §

Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

En person som fyllt 16 år kan vara förarbiträde, om förutsättningarna enligt artikel 5.2 i kör- och vilotidsförordningen uppfylls.

6 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

7 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

8 kap.

Behörighet inom järnvägstrafiken

9 kap.

Förarutbildning inom järnvägstrafiken

10 kap.

Sjöfart på Finlands vattenområden

11 kap.

Behörighet för fartygspersonal

96 §

Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal

Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg. Om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag, tillämpas på erkännandet lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015). I fråga om yrkespersoner inom sjöfarten är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet enligt den lagen.

97 §

Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal

I detta kapitel avses med

22) *sjötjänstgöring* en med tanke på ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som beviljas eller förnyas eller med tanke på ett behörighetskrav ändamålsenlig tjänstgöring inom besättningen eller i form av handledd praktik på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg, pråmar eller vajerfärjor; som sjötjänstgöring kan dock också räknas tjänstgöring på fartyg i nöjesbruk med en bruttodräktighet på minst 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*; vid beräkningen av sjötjänstgöring som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars tidsperiod ombord som en månad,

99 §

Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg

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

101 §

Behörighetskrav för maskinchef och driftsövervakare av tryckbärande anordning på lastfartyg och passagerarfartyg

Ett fartyg ska ha en befälhavare och en maskinchef. Fartygets befälhavare får dock även tjänstgöra som maskinchef på fartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöverplatsen. På ansökan av redaren kan Transport- och kommunikationsverket också fastställa bemanningen och utfärda ett bemanningscertifikat i enlighet med 6 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) så att fartygets befälhavare, som har den behörighet som krävs, får tjänstgöra

som maskinchef på fartyg med en maskineffekt under 750 kilowatt där fartygets konstruktion och maskineriarrangemangen gör det möjligt att sköta båda uppgifterna samtidigt. Förfarandet får inte orsaka fara för människoliv, egendom eller miljön.

104 §

Behörighetskrav för radiooperatörer

Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga.

Närmare bestämmelser om de trafikområden och fartyg för vilka det krävs behörighetsbevis som berättigar till användning av en radiostation får utfärdas genom förordning av statsrådet.

106 §

Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet som krävs på inre vattenvägar

Förpliktelserna enligt rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis, nedan *direktivet om varutransporter på vattenvägar*, är i kraft i Finland. På förare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte det direktivets bestämmelser om kraven för rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller om examenskrav.

Av behöriga myndigheter i Europeiska unionens medlemsstater beviljade behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler för inlandssjöfart samt av Europeiska kommissionen erkända behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler för inlandssjöfart som har utfärdats av en behörig myndighet i ett tredjeland är i kraft i Finland på det sätt som anges i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG, nedan *direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*. Övergångsbestämmelserna i artikel 38 i det direktivet gäller med undantag för skyldigheterna i punkt 2 i den artikeln.

Transport- och kommunikationsverket ska, om de villkor som anges i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart uppfylls, klassificera sådana avsnitt av en inre vattenväg som finns på finskt territorium som inre vattenvägar med havskaraktär och anmäla dem till Europeiska kommissionen.

Om det finns skäl att misstänka att ett tredjeland vars behörighetsbrev kommissionen har erkänt inte längre uppfyller kraven i artikel 10 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart underrätta Europeiska kommissionen om detta i enlighet med det direktivet.

107 §

Behörighetskrav för fartygspersonal och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

För beviljande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet krävs det dessutom att Transport- och kommunikationsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts på det sätt som avses i 114 och 116 §.

RP 202/2020 rd

Transport- och kommunikationsverket fastställer formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis. Transport- och kommunikationsverket får för genomförande av Internationella sjöfartsorganisationens riktlinjer och rekommendationer samt för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk meddela närmare föreskrifter om specialbehörighet, om innehållet i och ordnandet av utbildning för sådan behörighet samt om krav på förtrogenhetsutbildning. Transport- och kommunikationsverket får också meddela närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

108 §

Specialutbildning för fartygspersonal

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

109 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal samt förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis

Under covid-19-epidemin får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för i 98 § 3 och 4 mom. avsedda kompetensbevis för fartygspersonal. En förlängning av giltighetstiden för ett kompetensbevis får gälla endast till och med den 30 juni 2021, dock högst så länge som ett anknytande behörighetsbrev som utfärdats av en utländsk myndighet är i kraft. Kompetensbevisets totala giltighetstid får inte överstiga fem år.

110 §

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

Sådana behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och skriftliga bevis som krävs för arbete ombord på ett fartyg som överensstämmer med STCW-konventionen och som har utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat ska erkännas.

112 §

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

RP 202/2020 rd

Transport- och kommunikationsverket kan på skriftlig ansökan utfärda ett intyg över erkännande också för en sökande som har ett behörighetsbrev för däck- eller maskinbefäl som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat och som inte baserar sig på STCW-konventionen. I fråga om yrkesbehörighet för inre vattenvägar tillämpas dock 106 §.

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

113 §

Förvaring och uppvisande av fartygspersonalens certifikat och dokument

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

12 kap.

Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

13 kap.

Tillståndspliktig flygverksamhet

14 kap.

Behörigheter och utbildning för flygande personal

AVDELNING III

TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING

15 kap.

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

16 kap.

Informationshantering hos leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

AVDELNING IV

TJÄNSTER

17 kap.

Persontrafiktjänster

18 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

154 §

Väsentlig information om mobilitetstjänster

Oberoende av trafikslag ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbart standardformat som lätt kan bearbetas, med hjälp av ett öppet gränssnitt som upprättats i ett informationssystem för att användas fritt. Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. Transport- och kommunikationsverket svarar för den informationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan ordna informationstjänsten själv eller skaffa tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Traffic Management Finland Ab i enlighet med 213 §. På personer som är anställda hos leverantören av informationstjänsten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

En tjänsteleverantör som anvisats i enlighet med 2 mom. ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Närmare bestämmelser om den väsentliga information som avses i 1 mom. och om de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

161 §

Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten

Den som tillhandahåller ett intelligent trafiksystem ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Den som tillhandahåller ett intelligent trafiksystem ska utan dröjsmål lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder.

Om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningspliktiga, självt informera om saken.

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 2 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

19 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

162 §

Upphandlingsförfaranden

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när koncessionsavtal som gäller landsvägstrafik och annan spårtrafik än järnvägstrafik ingås. Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används vid ingåendet av avtal om järnvägstrafik oberoende av om avtalen är koncessionsavtal eller andra avtal om offentlig tjänstepphandling som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*. Bestämmelser om direkttilldelning av avtal finns i artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen. På upphandling enligt trafikavtalsförordningen som görs genom direkttilldelning tillämpas dessutom bestämmelserna om annonsering om direktupphandling i 58, 60 och 131 § i upphandlingslagen.

171 §

Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt

Den behöriga myndigheten kan dessutom vid behov besluta att bevilja ensamrätt i enlighet med trafikavtalsförordningen. Genom ett beslut om ensamrätt ges den som bedriver offentlig trafik och som väljs särskilt en möjlighet att bedriva offentlig persontrafik på en viss rutt, inom ett visst nät eller inom ett visst område utan att andra eventuella trafikidkare har en sådan rätt. Den behöriga myndigheten ska publicera beslutet om beviljande av ensamrätt på sin webbplats och delge beslutet i enlighet med 55 och 62 § i förvaltningslagen (434/2003).

20 kap.

Offentligt stöd för trafiktjänster

174 §

Allokering och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om allokeringen av anslaget eller en del därav till de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om

dess fördelning på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten.

Transport- och kommunikationsverket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten. Närmare bestämmelser om beviljandet av understöd som avses i detta moment utfärdas genom förordning av statsrådet.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten använda det anslag som Transport- och kommunikationsverket allokerat. De kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för ändamål enligt den paragrafen.

174 a §

Utbetalning av statsunderstöd och övervakning av användningen

Närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter sköter för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralernas räkning de uppgifter enligt 174 § 4 mom. som gäller utbetalning och övervakning av användningen.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna samt det utvecklings- och förvaltningscenter som avses i 1 mom. är statsbidragsmyndigheter enligt statsunderstödslagen (688/2001) vid återkrav av stöd och ersättningar som de betalat ut.

175 §

Återkrav av statsunderstöd

Den behöriga myndigheten ska bestämma att utbetalningen av statsunderstöd från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att det statsunderstöd som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om statsunderstödstagaren

1) underlåtit att återbetala sådant statsunderstöd eller en del av det som denne fått på felaktiga grunder, till för stort belopp eller uppenbart utan grund,

2) lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter för att statsunderstöd ska beviljas eller utbetalas eller när det övervakas och detta förfarande har varit ägnat att väsentligt inverka på erhållandet av statsunderstödet, statsunderstödet belopp eller villkoren för statsunderstödet, eller hemlighållit en sådan omständighet,

3) använt statsunderstödet för ett väsentligen annat ändamål än det har betalats för, eller

4) i övrigt på ett med 1–3 punkten jämförbart sätt väsentligen har brutit mot bestämmelserna om statsunderstödet eller utbetalningsvillkoren.

Den behöriga myndigheten kan bestämma att utbetalningen av ett statsunderstöd från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att det statsunderstöd som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om

1) statsunderstödstagaren har vägrat lämna de uppgifter, handlingar och annat material eller bistånd som krävs i lag eller avtal för utbetalning och övervakning av statsunderstödet, eller

2) statsunderstödet på något annat sätt än det som avses i 1 mom. betalats på felaktiga grunder eller utan grund.

Statsunderstödstagaren ska på det belopp som återbetalas eller återkrävs, räknat från den dag då statsunderstödet betalades ut, betala en årlig ränta enligt 3 § 2 mom. i räntelagen (633/1982) ökad med tre procentenheter.

175 a §

Skötsel av uppgifter i anslutning till återkrav

Närings-, trafik- och miljöcentralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter sköter på de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralernas vägnar de uppgifter som gäller återkrav av statsunderstöd som beviljats med stöd av denna lag i enlighet med 175 §.

Närings-, trafik- och miljöcentralen samt det utvecklings- och förvaltningscenter som avses i 1 mom. är statsbidragsmyndigheter enligt statsunderstödslagen vid återkrav av stöd och ersättningar som de betalat ut.

21 kap.

Förmedlings- och kombinationstjänster

AVDELNING V

MYNDIGHETER OCH TILLSYN

22 kap.

Myndigheternas verksamhet

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att till Transport- och kommunikationsverket regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver och som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör.

Transport- och kommunikationsverket eller en tjänsteleverantör som är verksam för verkets räkning har trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter som verket eller tjänsteleverantören fått, om uppgifterna är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och kommunikationsverket eller den tjänsteleverantör som är verksam för verkets räkning får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller på något annat sätt elektroniskt.

179 a §

Anmälan om tidtabeller och rutter under covid-19-epidemin

RP 202/2020 rd

Under covid-19-epidemin ska den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken med avvikelse från 179 § 2 mom. underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande eller väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet senast fem dagar innan planen genomförs, till den del som uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett sådant gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör.

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

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

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Itis, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen. Den trafik som en kommun eller en samkommun upphandlar får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

186 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Transport- och kommunikationsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i 17 kap., med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

194 §

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

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

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

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

23 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

197 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för fullgörande av verkets uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som söker eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknutten person hos sökanden har eller har haft ställning av organisationsanknutten person. Transport- och kommunikationsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt 16 §, om en trafikutövare som bedriver spårbunden stadstrafik enligt 7 kap., om en utövare av anmälningsskyldig verksamhet enligt 127 § och 135 § och om en anmälningsskyldig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst enligt 176 §. Rätten att få information gäller också straffregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

198 §

Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

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

200 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

Polisen ska trots sekretessbestämmelserna utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter i dess vetenskap som kan leda till att tillstånd enligt 2 kap. återkallas eller att en anmärkning eller en varning ges.

24 kap.

Trafikläkarsystemet

208 §

Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet

De som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan en begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna eller förutsättningarna i fråga om psykologisk lämplighet för tillståndet.

25 kap.

Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer

AVDELNING VI

INFORMATIONRESURSER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT

26 kap.

Trafik- och transportregistret

27 kap.

Uppgifter i trafik- och transportregistret

28 kap.

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret

230 §

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter

Dessutom får Transport- och kommunikationsverket överlåta ett fotografi och ett namnteckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i 25 kap.

29 kap.

Transport- och kommunikationsverkets övriga informationsresurser

233 §

Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att samla in allmän information som gäller trafik och transport

Utöver vad som föreskrivs i 26–28 kap. eller någon annanstans samlar Transport- och kommunikationsverket med tanke på sina lagstadgade uppgifter in information om

30 kap.

Trafikledsverkets informationsresurser

236 §

Informationsresurser som förvaltas av Trafikledsverket

Trafikledsverket får upprätthålla informationsresurser som kompletteras med sådan information om trafikleder som samlats in av andra myndigheter eller privata aktörer.

AVDELNING VII

PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER

31 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

241 §

Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 242 § 2–5 mom. och 245 § gäller dock inte yrkeskompetensbevis eller anteckning om yrkeskompetens enligt 39 §.

Om inget annat föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning eller i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland om administrativa påföljder i fråga om tillstånd som avses i denna lag, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag om administrativa påföljder i fråga om verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller om sökande av ändring i ett beslut om godkännande, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

242 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande

En tillståndshavare eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som beviljats av en myndighet kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet eller i beslutet om godkännande har avbrutits eller upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet eller beslutet om godkännande efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd, begränsa verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller återkalla ett tillstånd eller beslut om godkännande, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller beslut om godkännande inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet som utövas av tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1 och 2 punkten finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännande eller bedriva den verksamhet tillståndet eller beslutet om godkännande avser på ett säkert sätt.

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

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande endast om någon lindrigare påföljd inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande av ett tillstånd enligt 2 mom. 2 punkten eller 3 mom. eller av ett beslut om godkännande enligt 2 mom. 2 punkten kan bestämmas gälla för en viss tid som står i proportion till överträdelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare. Innan verket fattar beslutet ska det höra tillståndshavaren eller den aktör som utövar sin verksamhet med stöd av beslutet om godkännande.

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

242 a §

Tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten och omhändertagande av tillståndshandlingen

Transport- och kommunikationsverket kan av skäl som hänför sig till säkerheten eller den allmänna ordningen tillfälligt, i enlighet med vad som föreskrivs i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, dra in ett behörighetsbrev för inlandssjöfart inom Europeiska unionen. Transport- och kommunikationsverket ska utan ogrundat dröjsmål anteckna uppgifterna om tillfällig indragning av behörighetsbrevet i en databas som förvaltas av Europeiska kommissionen.

Transport- och kommunikationsverket eller någon annan myndighet som övervakar sjötrafiken kan omhänderta en tillståndshandling som har dragits in tillfälligt. Transport- och kommunikationsverket eller någon annan myndighet som övervakar sjötrafiken kan omhänderta tillståndshandlingen också för den tid ärendet utreds, om det behövs för att trygga säkerheten eller den allmänna ordningen. Om tillståndet inte dras in, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

En myndighet som övervakar sjötrafiken ska utan ogrundat dröjsmål lämna en tillståndshandling som den omhändertagit till Transport- och kommunikationsverket.

245 §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om skötseln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälningspliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ge en anmärkning eller varning till en verksamhetsutövare som bedriver verksamhet med stöd av ett sådant beslut om godkännande som avses i denna lag och till den ansvarsperson som verksamhetsutövaren anmält, om verksamhetsutövaren inte har iakttagit bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. Verket kan ge en varning om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och den antecknas i trafik- och transportregistret.

248 §

Förfarande i fråga om förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat

Om en förare som avses i 8 kap. vars förarbevis har beviljats i en annan EES-stat inte uppfyller förutsättningarna för förarbevis enligt lokförardirektivet, ska Transport- och kommunikationsverket begära att den behöriga myndigheten i EES-staten i fråga återkallar förarbeviset eller utför kompletterade kontroller. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

249 §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i 8 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av 79 § 3 mom.

250 §

Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik

Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen ska omhänderta ett i 11 kap. avsett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket samt ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, om det finns skäl att misstänka att personen i fråga vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen. En handling som omhändertagits ska utan dröjsmål inlämnas till Transport- och kommunikationsverket, som utan

dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset eller om tillfällig indragning av ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart. Transport- och kommunikationsverket ska utan ogrundat dröjsmål anteckna uppgifterna om tillfällig indragning av ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart i en databas som förvaltas av Europeiska kommissionen.

260 §

Ändringssökande i upphandlingsärenden

På upphandlingsärenden enligt 162 § tillämpas oberoende av upphandlingens värde följande bestämmelser i upphandlingslagen:

- 1) 132 § om upphandlingsrättelse, 133 § om hur en upphandlingsrättelse blir anhängig och 134 § om hur behandlingen av en upphandlingsrättelse påverkar behandlingen i marknadsdomstolen,
- 2) 145 § om vem som får söka ändring,
- 3) 146 § 1 mom. om föremålet för och begränsningar av ändringssökande,
- 4) 147 § 1, 3 och 4 mom. om tiden för ändringssökande,
- 5) 148 § om underrättelse om ändringssökandet till den upphandlande enheten och förteckning över upphandlingsärenden,
- 6) 149, 151 och 152 §, 154 § 1 mom. 1–4 punkten samt 155, 160–163, 165 och 167 § om behandlingen i marknadsdomstolen och därtill hörande omständigheter,
- 7) 169 § om skadestånd.

Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om ärendet gäller Europeiska unionens tillsynsförfarande.

Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i det momentet får verkställas endast med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

Vad som i 1–3 mom. föreskrivs om ändringssökande i upphandlingsärenden gäller också sådana i 162 § avsedda upphandlingskontrakt som har ingåtts genom direkttilldelning i enlighet med artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen.

Regleringsorganet bedömer på det sätt som anges i 152 a § i spårtrafiklagen beslut av den i 182 § avsedda behöriga järnvägstrafikmyndigheten om att i artikel 5.4 a och 5.4 b i trafikavtalsförordningen avsedda situationer genom direktupphandling upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten. Bestämmelser om sökande av ändring i regleringsorganets bedömning och beslut enligt bedömningen finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

32 kap.

Straffbestämmelser

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i 6 kap. uppfylls,

4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i 7 kap. uppfylls,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt 12 kap. utan godkännande enligt 114 och 116 § eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

AVDELNING VIII

IKRAFTTRÄDANDE

33 kap.

Ikraftträdande

269 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018. Lagens 154, 155 och 157–159 § träder dock i kraft den 1 januari 2018 samt 160 § och 188 § den 1 oktober 2017. Definitionerna i 1 §, bestämmelserna om myndigheternas verksamhet i 178, 179, 183 och 185 § samt bestämmelserna om skötseln av myndighetsuppgifter i 197 § träder i kraft den 1 januari 2018 i fråga om tillämpning och övervakning av iakttagandet av 154, 155 och 157–159 §.

34 kap.

Övergångsbestämmelser

270 §

Övergångsbestämmelser som gäller personalen

Den personal i tjänsteförhållande som sköter sådana uppgifter enligt 5 och 6 § som ska överföras till Trafiksäkerhetsverket och motsvarande tjänster överförs till Trafiksäkerhetsverket vid lagens ikraftträdande. Bestämmelser om ställningen för personal i tjänsteförhållande finns i 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994).

271 §

112

Andra övergångsbestämmelser

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller när denna lag träder i kraft förblir i kraft, dock så att

1) taxitillstånd som berättigar till att bedriva taxitrafik betraktas som taxitrafiktillstånd enligt 4 § och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem; Trafiksäkerhetsverket kan förena de taxitillstånd som beviljats samma innehavare till ett enda taxitrafiktillstånd,

2) tillstånd som berättigar till att bedriva person- och godstrafik betraktas som persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd enligt 3 §, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem,

3) körtillstånd för taxiförare betraktas som körtillstånd enligt 25 §, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.

Utöver vad som föreskrivs i 3 §, får gods transporteras med tillstånd som avser ett bestämt fordon och som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och som avser kommersiell godstransport som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland (*inrikes godstrafiktillstånd*) tio år efter lagens ikraftträdande. Som förnyande av inrikes godstrafiktillstånd betraktas också en ändring av tillstånd för bedrivande av trafik som följer av en ändring av företagsform.

En behörig myndighet enligt 181 § kan efter ikraftträdandet av denna lag kraft förbjuda sådan persontrafik med buss som bedrivs med stöd av bestämmelser som var i kraft tidigare och förena förbudet med vite, förutsatt att

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 18 a §, 109 § 4 mom. och 179 a § gäller till och med den 30 juni 2021.

2.

Lag

om ändring av 9 § i lagen om offentlig upphandling och koncession

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016) 9 § 2 mom. som följer:

9 §

Avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Bestämmelser om tillämpningen av denna lag på tjänsteupphandling enligt lagen om transportservice (320/2017) finns i 162 § 2 mom. i den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 2 och 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 2 § 30 punkten och 26 d §, sådana de lyder, 2 § 30 punkten i lag 976/2018 och 26 d § i lag 384/2019, som följer:

2 §

Definitioner

30) *sjötjänst* en med tanke på det behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som beviljas eller förnyas eller med tanke på ett behörighetskrav ändamålsenlig tjänstgöring inom besättningen eller i form av handledd praktik på andra fartyg än fritidsbåtar, fartyg i nöjesbruk, pråmar eller vajerfärjor; som sjötjänst kan också räknas tjänstgöring på nöjesfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt STCW-konventionen; vid beräkningen av sjötjänst som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars period ombord som en månad.

26 d §

Skyldigheter som gäller tjänstgöringsjournaler och register över sjöfolk i redarens tjänst

Redaren ska föra register över uppgifter som gäller utbildning, behörighet och arbetserfarenhet i fråga om det sjöfolk som tjänstgör hos redaren samt de hälsokrav som ställs på sjöfolk.

Fartygets befälhavare ska på begäran av innehavaren av en tjänstgöringsjournal anteckna uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor med iakttagande av vad som föreskrivs i artikel 22.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG. Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av en besättningsmedlem fastställa uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor på inre vattenvägar i unionens medlemsstater med iakttagande av vad som föreskrivs i artikel 22.2 i det direktivet.

Bestämmelser om behandlingen av personuppgifter som ingår i ett register och i en tjänstgöringsjournal finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) och i lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) 2 § 1 mom. 7 och 8 punkten, sådana de lyder i lag 1504/2019, som följer:

2 §

Verkets uppgifter

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att

7) utveckla verksamhetsförutsättningarna för offentlig persontrafik, godstrafik och logistik samt ansvara för fördelningen av statens finansiering av offentlig persontrafik och för sektorstyrningen av närings-, trafik- och miljöcentralerna i fråga om detta,

8) utveckla och främja skötseln av ärenden som gäller enskilda vägar på riksnivå, ha hand om sakkunnig- och rådgivningsuppgifter i anslutning till enskilda vägar samt svara för fördelningen av understöd för enskilda vägar och för finansieringen av trafik- och transporttjänster i skärgården inom ramen för statsbudgeten samt för sektorstyrningen av närings- trafik- och miljöcentralerna i anslutning till detta,

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 100 § i lagen om tryckbärande anordningar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016) 100 § som följer:

100 §

Kompetensalternativ för driftsövervakare i fartyg

Kompetenskraven för driftsövervakare för en tryckbärande anordning som är installerad i ett sådant fartyg på vars fartygspersonal i enlighet med 96 § i lagen om transportservice (230/2017) tillämpas bestämmelserna i 11 kap. i den lagen, anges i bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen om transportservice.

På kompetenskraven för driftsövervakare för andra fartyg och pråmar tillämpas 72 § i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

6.

Lag

om ändring av 20 § i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016) 20 § 2 mom. som följer:

20 §

Avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Bestämmelser om tillämpningen av denna lag på tjänsteupphandling enligt lagen om transportservice (320/2017) finns i 162 § 2 mom. i den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 29.10.2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring och temporär ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut:

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 262 § 2 mom. och 264 § 3 mom., sådana de lyder i lag 1505/2019,

ändras 2 § 9 och 10 punkten, kapitelnumret på II avd. 1 kap. till 2, 3 § 4 mom., den finska språkdräkten i 5 § 3 mom., 18 §, kapitelnumren på II avd. 2 och 3 kap. till 3 och 4, 41 § 2 mom., 43 § 2 mom., kapitelnumren på II avd. 4–7 kap. till 5–8, den finska språkdräkten i 70 § 2 mom., kapitelnumren på II avd. 8–10 kap. till 9–11, 96 § 1 mom., 97 § 22 punkten, 99 § 3 mom., rubriken för 101 §, 101 § 1 mom., 104 och 106 §, 107 § 3 och 5 mom., 108 § 3 mom., rubriken för 109 §, 110 § 2 mom., 112 och 113 §, kapitelnumren på II avd. 11–13 kap. till 12–14, den finska språkdräkten i det inledande stycket till 131 § 2 mom., kapitelnumren på III avd. 1 och 2 kap. till 15 och 16, kapitelnumret på IV avd. 1 kap. till 17, den finska språkdräkten i det inledande stycket till 150 § 1 mom., den finska språkdräkten i 150 § 2 mom., kapitelnumret på IV avd. 2 kap. till 18, 154 och 161 §, kapitelnumret på IV avd. 3 kap. till 19, 162 § 1 mom., 171 § 2 mom., kapitelnumret på IV avd. 4 kap. till 20, 174 §, rubriken för 175 §, 175 § 1–3 mom., kapitelnumret på IV avd. 5 kap. till 21, kapitelnumret på V avd. 1 kap. till 22, 179 § 2 och 3 mom., 181 § 3 mom. 7 punkten, 181 § 6 mom., 186 § 5 mom., 194 §, kapitelnumret på V avd. 2 kap. till 23, 197 § 3 mom., 198 § 1 mom., den finska språkdräkten i 198 § 3 mom., 200 § 3 mom., kapitelnumret på V avd. 3 kap. till 24, 208 § 2 mom., den finska språkdräkten i 208 § 3 mom., kapitelnumret på V avd. 4 kap. till 25, den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd., kapitelnumren på VI avd. 1–3 kap. till 26–28, 230 § 3 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 4 kap., kapitelnumret på VI avd. 4 kap. till 29, det inledande stycket till 233 § 1 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 5 kap., kapitelnumret på VI avd. 5 kap. till 30, den svenska språkdräkten i rubriken för 236 § och i 236 § 2 mom., kapitelnumret på VII avd. 1 kap. till 31, 241 och 242 §, den finska språkdräkten i 243 § 1 mom., 245 §, 248 § 1 mom., 249 § 1 mom., 250 § 1 mom., den finska språkdräkten i 253 §, 260 §, kapitelnumret på VII avd. 2 kap. till 32, 262 § 1 mom. 3 och 4 punkten, den finska språkdräkten i 264 § 1 mom. 4 punkten, 265 § 1 mom., kapitelnumret på VIII avd. 1 kap. till 33, 269 och 270 §, 271 § 1 och 2 mom. samt det inledande stycket till 271 § 4 mom., av dem 2 § 9 punkten, 43 § 2 mom., 70 § 2 mom., 96 § 1 mom., 97 § 22 punkten, 99 § 3 mom., rubriken för 101 §, 101 § 1 mom., 108 § 3 mom., 110 § 2 mom., den finska språkdräkten i det inledande stycket till 131 § 2 mom., den finska språkdräkten i 198 § 3 mom. och 262 § 1 mom. 3 och 4 punkten sådana de lyder i lag 301/2018, 2 § 10 punkten sådan den lyder i lag 579/2018, 3 § 4 mom., den finska språkdräkten i 5 § 3 mom. samt 104 § sådana de lyder i lag 1505/2019, 18 §, 41 § 2 mom., 107 § 3 mom., rubriken för 109 §, 174 §, 179 § 2 mom., 186 § 5 mom., 197 § 3 mom., 230 § 3 mom., 249 § 1 mom., 260 §, den finska språkdräkten i 264 § 1 mom. 4 punkten samt 265 § 1 mom. 2 punkten sådana de lyder i lag 371/2019, 107 § 5 mom., 198 § 1 mom., 200 § 3 mom., 208 § 2 mom., den finska språkdräkten i 208 § 3 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 4 kap., det inledande stycket i 233 § 1 mom., den svenska språkdräkten i rubriken för VI avd. 5 kap., den svenska språkdräkten i rubriken för 236 § och i 236 § 2 mom., den finska språkdräkten i 243 § 1 mom. samt 248 § 1 mom. och 250 § 1 mom. sådana de lyder i lag 984/2018, 106, 113 och 245 § sådana de lyder i lagarna 301/2018 och

371/2019, 112, 194 och 242 § sådana de lyder i lagarna 301/2018 och 984/2018, 154 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 984/2018, 161 § sådan den lyder i lag 286/2018, 241 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 371/2019 samt den finska språkdräkten i 253 § sådan den lyder i lagarna 984/2018 och 371/2019, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018, 579/2018 och 371/2019, en ny 11 punkt, temporärt till lagen en ny 18 a §, till 32 §, sådan den lyder i lag 371/2019, ett nytt 7 mom., till 109 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018, 984/2018 och 371/2019, temporärt ett nytt 4 mom., till lagen nya 174 a och 175 a §, och temporärt till lagen en ny 179 a §, till lagen en ny 242 a § och före 270 § en ny kapitelrubrik som följer:

Gällande lydelse

AVDELNING I

ALLMÄNT

1 kap

Allmänna bestämmelser

2 §

Allmänna definitioner

I denna lag avses med

9) *dokument* ett elektroniskt dokument eller ett dokument i pappersform.

10) *trafikstyrnings- och trafikledningstjänster* styrning, ledning och kontroll av väg-, järnvägs-, luft- och fartygstrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på föränderliga trafiksituationer
(ny)

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

1 kap

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

3 §

Föreslagen lydelse

AVDELNING I

ALLMÄNT

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Allmänna definitioner

I denna lag avses med

9) *dokument* ett elektroniskt dokument eller ett dokument i pappersform,

10) *trafikstyrnings- och trafikledningstjänster* styrning, ledning och kontroll av väg-, järnvägs-, luft- och fartygstrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på föränderliga trafiksituationer, och

11) *beslut om godkännande* ett beslut av en myndighet genom vilket utövandet av en verksamhet som kräver myndighetens godkännande har godkänts.

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

2 kap.

Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

3 §

Gällande lydelse

Transport av personer och gods på väg

Bestämmelser om rätten att med fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland eller med fordon som utländska företag hyrt i Finland bedriva yrkesmässig transport av gods eller personer i Finland och om rätten att för finländska fordon vid behov få transporttillstånd till andra stater finns i *II avd. 2 kap.*

18 §

Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd

Innehavare av persontrafiktillstånd som har mer än 15 bussar som används i trafik, eller innehavare av godstrafiktillstånd som har mer än 15 fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo, ska förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för 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. De ska bedöma de risker som hotar kontinuiteten i verksamheten och på det sätt som *deras* verksamhet kräver delta i beredskapsplanering.

En i 1 mom. avsedd innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska göra upp en beredskapsplan och därvid beakta särdragen i den persontrafik eller godstrafik som innehavaren bedriver.

Närmare bestämmelser om den beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får *Transport- och kommunikationsverket meddela* närmare tekniska föreskrifter om det närmare innehållet i och uppgörandet av den i 2 mom. avsedda beredskapsplanen.

(ny)

Föreslagen lydelse

Transport av personer och gods på väg

Bestämmelser om rätten att med fordon som är registrerade någon annanstans än i *Finland* eller med fordon som utländska företag hyrt i Finland bedriva yrkesmässig transport av gods eller personer i Finland och om rätten att för finländska fordon vid behov få transporttillstånd till andra stater finns i *3 kap.*

18 §

Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd

Innehavare av persontrafiktillstånd som har mer än 15 bussar som används i trafik, eller innehavare av godstrafiktillstånd som har mer än 15 fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo, ska förbereda sig för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden och se till att *företagets verksamhet* fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. *Tillståndshavaren* ska bedöma de risker som hotar kontinuiteten i verksamheten och på det sätt som *dess* verksamhet kräver delta i beredskapsplanering. *Tillståndshavaren* ska göra upp en beredskapsplan, *varvid* särdragen i den persontrafik eller godstrafik som innehavaren bedriver *ska beaktas*.

Närmare bestämmelser om den beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får närmare tekniska föreskrifter om det närmare innehållet i och uppgörandet av den i 1 mom. avsedda beredskapsplanen *meddelas av Transport- och kommunikationsverket*.

18 a §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Utvidgad beredskapsskyldighet under covid-19-epidemin

Innehavare av taxitrafiktillstånd och andra än i 18 § 1 mom. avsedda innehavare av persontrafiktillstånd eller innehavare av godstrafiktillstånd som bedriver persontrafik ska förbereda sig för förhindrande av spridning av sjukdomen covid-19 och sörja för åtgärder som hänför sig till passagerarnas hälsa, om covid-19-epidemiläget kräver det nationellt eller regionalt. Tillståndshavaren ska utan dröjsmål göra upp en plan, varvid de anvisningar och föreskrifter om bekämpning av smittsamma sjukdomar som social- och hälsovårdsministeriet och Institutet för hälsa och välfärd meddelat ska beaktas. Om tillståndshavaren är medlem i en beställningscentral kan planen även göras upp av beställningscentralen för tillståndshavarnas räkning eller i samarbete med tillståndshavarna. Om tillståndshavarna tillhandahåller tjänster som ordnas av myndigheter, ska de särskilt beakta anvisningarna från de myndigheter som svarar för tjänsterna. Om tillståndshavarna tillhandahåller resor som ersätts av Folkpensionsanstalten med stöd av sjukförsäkringslagen (1224/2004), ska de särskilt beakta Folkpensionsanstaltens anvisningar. Närmare bestämmelser om innehållet i och uppgörandet av planen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

2 kap

3 kap.

Internationella vägtransporter

Internationella vägtransporter

3 kap

4 kap.

Krav på förare i vägtrafik

Krav på förare i vägtrafik

32 §

32 §

Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom avläggande av prov

Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom avläggande av prov

Gällande lydelse
(ny)

41 §

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

En i 27 § 1 mom. avsedd medborgare i ett annat land som är anställd hos ett företag i en annan EES-stat eller som ett sådant företag anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som utfärdats av den EES-staten, under förutsättning att den EES-stat som utfärdat tillståndet inte förutsätter att förarens yrkeskompetens styrks med något annat dokument.

4 kap.

Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

43 §

Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

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

5 kap

Marknaden för järnvägstrafik

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i det prov för grundläggande yrkeskompetens som hör till dess behörighet och om hur provet ska genomföras i praktiken.

41 §

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

En i 27 § 1 mom. avsedd medborgare i ett annat land som är anställd hos ett företag som är etablerat i en annan EES-stat eller som ett sådant företag anlitar som förare kan styrka sin yrkeskompetens med ett förartillstånd enligt EU:s förordning om tillstånd för godstrafik som utfärdats av den EES-staten, under förutsättning att den EES-stat som utfärdat tillståndet inte förutsätter att förarens yrkeskompetens styrks med något annat dokument.

5 kap.

Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

43 §

Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter

En person som fyllt 16 år kan vara förarbiträde, om förutsättningarna enligt artikel 5.2 i kör- och vilotidsförordningen uppfylls.

6 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

<i>Gällande lydelse</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
6 kap	7 kap.
Bedrivande av spårbunden stadstrafik	Bedrivande av spårbunden stadstrafik
-----	-----
7 kap	8 kap.
Behörighet inom järnvägstrafiken	Behörighet inom järnvägstrafiken
-----	-----
8 kap	9 kap.
Förarutbildning inom järnvägstrafiken	Förarutbildning inom järnvägstrafiken
-----	-----
9 kap	10 kap.
Sjöfart på Finlands vattenområden	Sjöfart på Finlands vattenområden
-----	-----
10 kap	11 kap.
Behörighet för fartygspersonal	Behörighet för fartygspersonal
96 §	96 §
<i>Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal</i>	<i>Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal</i>
Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg.	Detta kapitel tillämpas på fartygspersonal som arbetar på finska fartyg. <i>Om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag, tillämpas på erkännandet lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015). I fråga om yrkespersoner inom sjöfarten är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet enligt den lagen.</i>
-----	-----
97 §	97 §
<i>Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal</i>	<i>Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal</i>
I detta kapitel avses med	I detta kapitel avses med
-----	-----

Gällande lydelse

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

99 §

Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg

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

101 §

Behörighetskrav för maskinchef på lastfartyg och passagerarfartyg

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

Föreslagen lydelse

22) ***sjötjänstgöring*** *en med tanke på ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som beviljas eller förnyas eller med tanke på ett behörighetskrav ändamålsenlig tjänstgöring inom besättningen eller i form av handledd praktik på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg, pråmar eller vajerfärjor; som sjötjänstgöring kan dock också räknas tjänstgöring på fartyg i nöjesbruk med en bruttodräktighet på minst 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan STCW-konventionen; vid beräkningen av sjötjänstgöring som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars tidsperiod ombord som en månad,*

99 §

Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg

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

101 §

Behörighetskrav för maskinchef och driftsöverbakare av tryckbärande anordning på lastfartyg och passagerarfartyg

Ett fartyg ska ha en befälhavare och en maskinchef. Fartygets befälhavare får dock även tjänstgöra som maskinchef på fartyg med en maskineffekt under 350 kilowatt där maskinkontrollinstrumenten är placerade så att maskineriet kan styras från manöverplatsen. På

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ansökan av redaren kan Transport- och kommunikationsverket också fastställa bemanningen och utfärda ett bemanningscertifikat i enlighet med 6 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) så att fartygets befälhavare, som har den behörighet som krävs, får tjänstgöra som maskinchef på fartyg med en maskineffekt under 750 kilowatt där fartygets konstruktion och maskineriarrangemangen gör det möjligt att sköta båda uppgifterna samtidigt. Förfarandet får inte orsaka fara för människoliv, egendom eller miljön.

104 §

104 §

Behörighetskrav för radiooperatörer

Behörighetskrav för radiooperatörer

Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga.

Fartygs radiooperatörer ska ha ett med stöd av lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) utfärdat och giltigt behörighetsbevis som berättigar till användning av radiostationen i fråga.

(ny)

Närmare bestämmelser om de trafikområden och fartyg för vilka det krävs behörighetsbevis som berättigar till användning av en radiostation får utfärdas genom förordning av statsrådet.

106 §

106 §

Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet som krävs på inre vattenvägar

Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet som krävs på inre vattenvägar

Förpliktelserna enligt rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar, nedan direktivet om båtförarcertifikat, rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar, nedan direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis, och rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra

Förpliktelserna enligt rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis, nedan direktivet om varutransporter på vattenvägar, är i kraft i Finland. På förare, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte det direktivets bestämmelser om kraven för rätt att yrkesmässigt utöva verksamheter om examenskrav.

Gällande lydelse

behörighetsbevis, nedan direktivet om varu-transporter på vattenvägar, är i kraft i Finland. På *fartygsbefälhavare*, besättning och trafikidkare på fartyg i inlandssjöfart i Finland tillämpas dock inte *bestämmelserna om villkoren för att erhålla förarbevis, kraven på rätt att yrkesmässigt utöva verksamhet eller examenskrav i direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis och direktivet om varutransporter på vattenvägar.*

(ny)

(ny)

(ny)

107 §

Behörighetskrav och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal

Föreslagen lydelse

Av behöriga myndigheter i Europeiska unionens medlemsstater beviljade behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler för inlandssjöfart samt av Europeiska kommissionen erkända behörighetsbrev och tjänstgöringsjournaler för inlandssjöfart som har utfärdats av en behörig myndighet i ett tredjeland är i kraft i Finland på det sätt som anges i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG, nedan *direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*. Övergångsbestämmelserna i artikel 38 i det direktivet gäller med undantag för skyldigheterna i punkt 2 i den artikeln.

Transport- och kommunikationsverket ska, om de villkor som anges i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart uppfylls, klassificera sådana avsnitt av en inre vattenväg som finns på finskt territorium som inre vattenvägar med havskaraktär och anmäla dem till Europeiska kommissionen.

Om det finns skäl att misstänka att ett tredjeland vars behörighetsbrev kommissionen har erkänt inte längre uppfyller kraven i artikel 10 i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart underrätta Europeiska kommissionen om detta i enlighet med det direktivet.

107 §

Behörighetskrav för fartygspersonal och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet

Gällande lydelse

För *erhållande* av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det dessutom att Transport- och kommunikationsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts såsom avses i 114 och 116 §.

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

108 §

Specialutbildning för fartygspersonal

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

109 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal

Föreslagen lydelse

För *beviljande* av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet krävs det dessutom att Transport- och kommunikationsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts på det sätt som avses i 114 och 116 §.

Transport- och kommunikationsverket fastställer formulären för behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis. Transport- och kommunikationsverket får för genomförande av Internationella sjöfartsorganisationens riktlinjer och rekommendationer *samt för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk* meddela närmare föreskrifter om specialbehörighet, om innehållet i och ordnandet av utbildning för sådan behörighet samt om krav på förtrogenhetsutbildning. Transport- och kommunikationsverket får också *meddela* närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet.

108 §

Specialutbildning för fartygspersonal

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

109 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal samt förlängning av giltighetstiden för kompetensbevis

Gällande lydelse

(ny)

110 §

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

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

112 §

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

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

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

Föreslagen lydelse

Under covid-19-epidemin får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om förlängning av giltighetstiden för i 98 § 3 och 4 mom. avsedda kompetensbevis för fartygspersonal. En förlängning av giltighetstiden för ett kompetensbevis får gälla endast till och med den 30 juni 2021, dock högst så länge som ett anknytande behörighetsbrev som utfärdats av en utländsk myndighet är i kraft. Kompetensbevisets totala giltighetstid får inte överstiga fem år.

110 §

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

Sådana behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och skriftliga bevis som krävs för arbete ombord på ett fartyg som överensstämmer med STCW-konventionen och som har utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat ska erkännas.

112 §

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

Transport- och kommunikationsverket kan på skriftlig ansökan utfärda ett intyg över erkännande också för en sökande som har ett behörighetsbrev för däck- eller maskinbefäl som utfärdats av en behörig myndighet i en EES-stat och som inte baserar sig på STCW-konventionen. *I fråga om yrkesbehörighet för inre vattenvägar tillämpas dock 106 §.*

(upphävs 2 mom.)

Gällande lydelse

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

113 §

Förvaring och uppvisande av fartygspersonals certifikat och dokument

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

11 kap

Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

12 kap

Tillståndspliktig flygverksamhet

13 kap

Behörigheter och utbildning för flygande personal

AVDELNING III

TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING

1 kap

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Föreslagen lydelse

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

113 §

Förvaring och uppvisande av fartygspersonalens certifikat och dokument

Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis och andra intyg över behörighet ska förvaras i original *i skriftlig eller elektronisk form* ombord på det fartyg där innehavaren av dokumentet arbetar. *Innehavaren av ett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis eller annat intyg över behörighet ska visa upp det, om en behörig myndighet kräver det och dess existens inte kan styrkas på något annat sätt.*

12 kap.

Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

13 kap.

Tillståndspliktig flygverksamhet

14 kap.

Behörigheter och utbildning för flygande personal

AVDELNING III

TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING

15 kap.

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap

16 kap.

Informationshantering hos leverantören av trafikstyrnings- och trafiklednings-tjänster

Informationshantering hos leverantören av trafikstyrnings- och trafiklednings-tjänster

AVDELNING IV

AVDELNING IV

TJÄNSTER

TJÄNSTER

1 kap

17 kap.

Persontrafiktjänster

Persontrafiktjänster

2 kap

18 kap.

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

Informationens och informationssystemens interoperabilitet

154 §

154 §

Väsentlig information om mobilitetstjänster

Väsentlig information om mobilitetstjänster

Oberoende av trafikslag ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbar form och kan användas fritt med hjälp av *en förbindelse* som upprättats i ett informationssystem (*öppet gränssnitt*). Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas *till Transport- och kommunikationsverket* innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd.

Oberoende av trafikslag ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbart standardformat som lätt kan bearbetas, med hjälp av *ett öppet gränssnitt* som upprättats i ett informationssystem för att användas fritt. Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska *meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat* innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. *Transport- och*

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om den väsentliga information som avses i 1 mom. och de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet.

161 §

Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten

Den som tillhandahåller ett intelligent trafiksystem ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Den som tillhandahåller ett intelligent trafiksystem ska utan dröjsmål lämna *Trafiksäkerhetsverket* en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder.

Om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls kan *Trafiksäkerhetsverket* ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningsskyldiga, själv informera om saken.

Föreslagen lydelse

*kommunikationsverket svarar för den informationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan ordna informationstjänsten själv eller skaffa tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av *Traffic Management Finland Ab* i enlighet med 213 §. På personer som är anställda hos leverantören av informationstjänsten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.*

En tjänsteleverantör som anvisats i enlighet med 2 mom. ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Närmare bestämmelser om den väsentliga information som avses i 1 mom. och om de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

161 §

Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten

Den som tillhandahåller ett intelligent trafiksystem ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Den som tillhandahåller ett intelligent trafiksystem ska utan dröjsmål lämna *Transport- och kommunikationsverket* en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder.

Om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls kan *Transport- och kommunikationsverket* ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningsskyldiga, självt informera om saken.

Gällande lydelse

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Trafiksäkerhetsverket har, trots sekretessbestämmelserna eller 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.

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.

3 kap

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

162 §

Upphandlingsförfaranden

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när koncessionsavtal som gäller landsvägstrafik och annan spårtrafik än järnvägstrafik ingås. Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används vid ingåendet av avtal om järnvägstrafik, oberoende av om avtalen är koncessionsavtal eller andra avtal om offentlig tjänsteupphandling som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (trafikavtalsförordningen). I artiklarna 4–8 i trafikavtalsförordningen finns bestämmelser om direkttilldelning av avtal.

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

(upphävs)

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 2 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

19 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

162 §

Upphandlingsförfaranden

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när koncessionsavtal som gäller landsvägstrafik och annan spårtrafik än järnvägstrafik ingås. Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används vid ingåendet av avtal om järnvägstrafik oberoende av om avtalen är koncessionsavtal eller andra avtal om offentlig tjänsteupphandling som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan trafikavtalsförordningen. Bestämmelser om direkttilldelning av avtal finns i artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen. På upphandling enligt trafikavtalsförordningen som görs genom direkttilldelning tillämpas dessutom bestämmelserna om annonsering om direktupphandling i 58, 60 och 131 § i upphandlingslagen.

Gällande lydelse

171 §

Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt

Den behöriga myndigheten kan dessutom vid behov besluta att bevilja ensamrätt i enlighet med trafikavtalsförordningen. Genom ett beslut om ensamrätt ges den som bedriver offentlig trafik och som väljs särskilt en möjlighet att bedriva offentlig persontrafik på en viss rutt, inom ett visst nät eller inom ett visst område utan att andra eventuella trafikidkare har en sådan rätt. Den behöriga myndigheten ska lägga ut beslutet om beviljande av ensamrätt på sina webbsidor.

4 kap

Offentligt stöd för trafik tjänster

174 §

Kvotering och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom. samt för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om kvoteringen av anslaget eller en del därav för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

Föreslagen lydelse

171 §

Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt

Den behöriga myndigheten kan dessutom vid behov besluta att bevilja ensamrätt i enlighet med trafikavtalsförordningen. Genom ett beslut om ensamrätt ges den som bedriver offentlig trafik och som väljs särskilt en möjlighet att bedriva offentlig persontrafik på en viss rutt, inom ett visst nät eller inom ett visst område utan att andra eventuella trafikidkare har en sådan rätt. Den behöriga myndigheten ska publicera beslutet om beviljande av ensamrätt på sin webbplats och delge beslutet i enlighet med 55 och 62 § i förvaltningslagen (434/2003).

20 kap.

Offentligt stöd för trafik tjänster

174 §

Allokering och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om allokeringen av anslaget eller en del därav till de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får självt använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten.

Gällande lydelse

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten använda det anslag som Transport- och kommunikationsverket kvoterat. De kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för ändamål enligt den paragrafen.

(ny)

(ny)

175 §

Återkrav av ersättning

Den behöriga myndigheten ska bestämma att utbetalningen av *ersättning* från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om *ersättningstagaren*

1) underlåtit att återbetala sådan *ersättning* eller en del av den som denne fått på felaktiga grunder, till för stort belopp eller uppenbart utan grund,

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten. Närmare bestämmelser om beviljandet av understöd som avses i detta moment utfärdas genom förordning av statsrådet.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten använda det anslag som Transport- och kommunikationsverket allokerat. De kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för ändamål enligt den paragrafen.

174 a §

Utbetalning av statsunderstöd och övervakning av användningen

Närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter sköter för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralernas räkning de uppgifter enligt 174 § 4 mom. som gäller utbetalning och övervakning av användningen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen samt det utvecklings- och förvaltningscenter som avses i 1 mom. är statsbidragsmyndigheter enligt statsunderstödslagen (688/2001) vid återkrav av stöd och ersättningar som de betalat ut.

175 §

Återkrav av statsunderstöd

Den behöriga myndigheten ska bestämma att utbetalningen av *statsunderstöd* från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att det statsunderstöd som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om *statsunderstödstagaren*

1) underlåtit att återbetala sådant *statsunderstöd* eller en del av det som denne fått på felaktiga grunder, till för stort belopp eller uppenbart utan grund,

Gällande lydelse

2) lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter för att *ersättningen* ska beviljas eller utbetalas eller när den övervakas och om detta förfarande har varit ägnat att väsentligt inverka på erhållandet av ersättningen, ersättningsbeloppet eller villkoren för *ersättningen*, eller hemlighållit en sådan omständighet,

3) använt *ersättningen* för ett väsentligen annat ändamål än det har betalats för, eller

4) i övrigt på ett med 1–3 punkten jämförbart sätt väsentligen brutit mot bestämmelserna om *ersättningen* eller utbetalningsvillkoren.

Den behöriga myndigheten kan bestämma att utbetalningen av *ersättning* från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om

1) *ersättningstagaren* har vägrat lämna de uppgifter, handlingar och annat material eller bistånd som krävs i lag eller avtal för utbetalning och övervakning av ersättningen, eller

2) *ersättningen* på något annat sätt än det som avses i 1 mom. betalats på felaktiga grunder eller utan grund.

Ersättningstagaren ska på det belopp som återbetalas eller återkrävs, räknat från den dag då ersättningen betalades ut, betala en årlig ränta enligt 3 § 2 mom. i räntelagen (633/1982) ökad med tre procentenheter.

(ny)

Föreslagen lydelse

2) lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter för att *statsunderstöd* ska beviljas eller utbetalas eller när det övervakas och detta förfarande har varit ägnat att väsentligt inverka på erhållandet av statsunderstödet, statsunderstödet belopp eller villkoren för *statsunderstödet*, eller hemlighållit en sådan omständighet,

3) använt *statsunderstödet* för ett väsentligen annat ändamål än det har betalats för, eller

4) i övrigt på ett med 1–3 punkten jämförbart sätt väsentligen har brutit mot bestämmelserna om *statsunderstödet* eller utbetalningsvillkoren.

Den behöriga myndigheten kan bestämma att utbetalningen av ett *statsunderstöd* från statsbudgeten eller en kommunal budget ska upphöra och att det statsunderstöd som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om

1) *statsunderstödsstagaren* har vägrat lämna de uppgifter, handlingar och annat material eller bistånd som krävs i lag eller avtal för utbetalning och övervakning av *statsunderstödet*, eller

2) *statsunderstödet* på något annat sätt än det som avses i 1 mom. betalats på felaktiga grunder eller utan grund.

Statsunderstödsstagaren ska på det belopp som återbetalas eller återkrävs, räknat från den dag då statsunderstödet betalades ut, betala en årlig ränta enligt 3 § 2 mom. i räntelagen (633/1982) ökad med tre procentenheter.

175 a §

Skötsel av uppgifter i anslutning till återkrav

Närings-, trafik- och miljöcentralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter sköter på de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralernas vägnar de uppgifter som gäller återkrav av statsunderstöd som beviljats med stöd av denna lag i enlighet med 175 §.

Närings-, trafik- och miljöcentralen samt det utvecklings- och förvaltningscenter som avses i 1 mom. är statsbidragsmyndigheter enligt statsunderstödslagen vid återkrav av stöd och ersättningar som de betalat ut.

Gällande lydelse

5 kap

Förmedlings- och kombinationstjänster

AVDELNING V

MYNDIGHETER OCH TILLSYN

1 kap

Myndigheternas verksamhet

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Transport- och kommunikationsverket som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 §. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att trots sekretess till en annan myndighet lämna ut de uppgifter verket fått om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Transport- och

Föreslagen lydelse

21 kap.

Förmedlings- och kombinationstjänster

AVDELNING V

MYNDIGHETER OCH TILLSYN

22 kap.

Myndigheternas verksamhet

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att till Transport- och kommunikationsverket regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver och som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. *Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informations-tjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör.*

Transport- och kommunikationsverket eller en tjänsteleverantör som är verksam för verkets räkning har trots sekretess rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter som verket eller tjänsteleverantören fått, om uppgifterna är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag.

Gällande lydelse

kommunikationsverket får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

Under tidsperioden den 16 mars 2020 till den 31 oktober 2020 ska den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken, med avvikelse från vad som föreskrivs i 2 mom., underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande eller väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet, senast fem dagar innan planerna i fråga om detta genomförs, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett öppet gränssnitt.

(ny)

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

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

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket *eller den tjänsteleverantör som är verkasam för verkets räkning* får lämna ut uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

(upphävs)

179 a §

Anmälan om tidtabeller och rutter under covid-19-epidemin

Under covid-19-epidemin ska den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken med avvikelse från 179 § 2 mom. underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande, upphörande eller väsentliga ändringar av tjänster som tillhandahålls regelbundet senast fem dagar innan planen genomförs, till den del som uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett sådant gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Traffic Management Finland Ab, ska anmälan göras direkt till denna tjänsteleverantör.

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

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

Gällande lydelse

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen.

186 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Transport- och kommunikationsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i *IV avd. 1 kap.*, med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

194 §

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

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

Transport- och kommunikationsverket ska sända de meddelanden som förutsätts i

Föreslagen lydelse

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, *Itis*, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen. *Den trafik som en kommun eller en samkommun upphandlar får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.*

186 §

Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter

Transport- och kommunikationsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i *17 kap.*, med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

194 §

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

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

Transport- och kommunikationsverket ska sända de meddelanden som förutsätts i

Gällande lydelse

STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer och andra fördragsslutande parterna i STCW-konventionen.

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

2 kap

Skötsel av myndighetsuppgifter

197 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Föreslagen lydelse

STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart till IMO, Europeiska kommissionen, Europeiska unionens medlemsländer och de andra fördragsslutande parterna i STCW-konventionen.

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

23 kap.

Skötsel av myndighetsuppgifter

197 §

Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som söker eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person hos sökanden har eller har haft ställning av organisationsanknuten person. Transport- och kommunikationsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt 16 §, om en trafikutövare som bedriver spårbunden stadstrafik enligt II avd. 6 kap., om en utövare av anmälningsskyldig verksamhet enligt 127 § och 135 § och om en anmälningsskyldig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst enligt 176

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för fullgörande av verkets uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som söker eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person hos sökanden har eller har haft ställning av organisationsanknuten person. Transport- och kommunikationsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt 16 §, om en trafikutövare som bedriver spårbunden stadstrafik enligt 7 kap., om en utövare av anmälningsskyldig verksamhet enligt 127 § och 135 § och om en anmälningsskyldig tillhandahållare av en förmedlings- eller kom-

Gällande lydelse

§. Rätten att få information gäller också straffregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

198 §

Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

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

200 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

Polisen ska trots sekretessbestämmelserna utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter i dess vetskap som kan leda till att tillstånd enligt *II avd. 1 kap.* återkallas eller att en anmärkning eller en varning ges.

3 kap

Trafikläkarsystemet

208 §

Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet

Föreslagen lydelse

inationstjänst enligt 176 §. Rätten att få information gäller också straffregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

198 §

Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

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

200 §

Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter

Polisen ska trots sekretessbestämmelserna utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter i dess vetskap som kan leda till att tillstånd enligt *2 kap.* återkallas eller att en anmärkning eller en varning ges.

24 kap.

Trafikläkarsystemet

208 §

Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet

Gällande lydelse

De som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan en begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet.

4 kap

Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer

AVDELNING VI

DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT

1 kap

Trafik- och transportregistret

2 kap

Uppgifter i trafik- och transportregistret

3 kap

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret

230 §

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter

Dessutom får Transport- och kommunikationsverket överlåta ett fotografi och ett namn-

Föreslagen lydelse

De som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan en begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna *eller förutsättningarna i fråga om psykologisk lämplighet* för tillståndet.

25 kap.

Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer

AVDELNING VI

INFORMATIONRESURSER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT

26 kap.

Trafik- och transportregistret

27 kap.

Uppgifter i trafik- och transportregistret

28 kap.

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret

230 §

Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter

Dessutom får Transport- och kommunikationsverket överlåta ett fotografi och ett namn-

Gällande lydelse

teckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i *V avd. 4 kap.*

4 kap

Transport- och kommunikationsverkets andra datalager

233 §

Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att samla in allmän information som gäller trafik och transport

Utöver vad som föreskrivs i *1–3 kap.* eller någon annanstans samlar Transport- och kommunikationsverket med tanke på sina lagstadgade uppgifter in information om

5 kap

Trafikledsverkets datalager

236 §

Datalager som förvaltas av Trafikledsverket

Trafikledsverket får upprätthålla *datalager* som kompletteras med sådan information om trafikleder som samlats in av andra myndigheter eller privata aktörer.

AVDELNING VII

PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER

1 kap

Administrativa påföljder och ändringssökande

241 §

Föreslagen lydelse

teckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i *25 kap.*

29 kap.

Transport- och kommunikationsverkets övriga informationsresurser

233 §

Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att samla in allmän information som gäller trafik och transport

Utöver vad som föreskrivs i *26–28 kap.* eller någon annanstans samlar Transport- och kommunikationsverket med tanke på sina lagstadgade uppgifter in information om

30 kap.

Trafikledsverkets informationsresurser

236 §

Informationsresurser som förvaltas av Trafikledsverket

Trafikledsverket får upprätthålla *informationsresurser* som kompletteras med sådan information om trafikleder som samlats in av andra myndigheter eller privata aktörer.

AVDELNING VII

PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER

31 kap.

Administrativa påföljder och ändringssökande

241 §

Gällande lydelse

Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 242 § 2–5 mom. och 245 § gäller dock inte yrkeskompetensbevis eller anteckning om yrkeskompetens enligt 39 §. (29.3.2019/371)

Om inget annat föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning eller i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland om administrativa påföljder i fråga om tillstånd som avses i denna lag, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

(ny)

242 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd

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

Transport- och kommunikationsverket kan ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats

Föreslagen lydelse

Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 242 § 2–5 mom. och 245 § gäller dock inte yrkeskompetensbevis eller anteckning om yrkeskompetens enligt 39 §.

Om inget annat föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning eller i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland om administrativa påföljder i fråga om tillstånd som avses i denna lag, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

Om inte något annat föreskrivs någon annanstans i denna lag om administrativa påföljder i fråga om verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller om sökande av ändring i ett beslut om godkännande, tillämpas bestämmelserna i detta kapitel.

242 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande

En tillståndshavare eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som beviljats av en myndighet kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet eller i beslutet om godkännande har avbrutits eller upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet eller beslutet om godkännande efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd, begränsa verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller återkalla ett tillstånd eller beslut om godkännande, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller beslut om godkännande inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande upprepade gånger eller allvarligt har

Gällande lydelse

med stöd av den, eller mot bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller verksamhet som regleras i denna lag och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet som utövas av tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1 och 2 punkten finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännande eller bedriva den verksamhet tillståndet eller beslutet om godkännande avser på ett säkert sätt.

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

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande endast om någon lindrigare påföljd inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande av ett tillstånd enligt 2 mom. 2 punkten eller 3 mom. eller av ett beslut om godkännande enligt 2 mom. 2 punkten kan bestämmas gälla för en viss tid som står i proportion till överträdelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare. Innan verket fattar beslutet ska det höra tillståndshavaren eller den aktör som utövar sin verksamhet med stöd av beslutet om godkännande.

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

Gällande lydelse
(ny)

Föreslagen lydelse
242 a §

Tillfällig indragning av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten och omhändertagande av tillståndshandlingen

Transport- och kommunikationsverket kan av skäl som hänför sig till säkerheten eller den allmänna ordningen tillfälligt, i enlighet med vad som föreskrivs i direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart, dra in ett behörighetsbrev för inlandssjöfart inom Europeiska unionen. Transport- och kommunikationsverket ska utan ogrundat dröjsmål anteckna uppgifterna om tillfällig indragning av behörighetsbrevet i en databas som förvaltas av Europeiska kommissionen.

Transport- och kommunikationsverket eller någon annan myndighet som övervakar sjötrafiken kan omhänderta en tillståndshandling som har dragits in tillfälligt. Transport- och kommunikationsverket eller någon annan myndighet som övervakar sjötrafiken kan omhänderta tillståndshandlingen också för den tid ärendet utreds, om det behövs för att trygga säkerheten eller den allmänna ordningen. Om tillståndet inte dras in, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

En myndighet som övervakar sjötrafiken ska utan ogrundat dröjsmål lämna en tillståndshandling som den omhändertagit till Transport- och kommunikationsverket.

245 §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om skötseln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälningspliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som

245 §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillståndshavare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om skötseln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälningspliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som

Gällande lydelse

har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller föreskrifterna om verksamheten i fråga. En varning ska ges om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

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

248 §

Förfarande i fråga om förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat

Om en förare som avses i *II avd. 7 kap.* vars förarbevis har beviljats i en annan EES-stat inte uppfyller förutsättningarna för förarbevis enligt lokförardirektivet, ska Transport- och kommunikationsverket begära att den behöriga myndigheten i EES-staten i fråga återkallar förarbeviset eller utför kompletterade kontroller. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

249 §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i *II avd. 7 kap.* att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av 79 § 3 mom.

Föreslagen lydelse

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

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och den antecknas i trafik- och transportregistret.

248 §

Förfarande i fråga om förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat

Om en förare som avses i *8 kap.* vars förarbevis har beviljats i en annan EES-stat inte uppfyller förutsättningarna för förarbevis enligt lokförardirektivet, ska Transport- och kommunikationsverket begära att den behöriga myndigheten i EES-staten i fråga återkallar förarbeviset eller utför kompletterade kontroller. Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och de övriga EES-staternas behöriga myndigheter om begäran.

249 §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i *8 kap.* att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av 79 § 3 mom.

Gällande lydelse

250 §

Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik

Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen ska frånta innehavaren ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörighet eller ett kompetensbevis enligt *II avd. 10 kap.* som Transport- och kommunikationsverket har utfärdat, om det finns skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen, och utan dröjsmål ge in det till Transport- och kommunikationsverket, som utan dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset.

Föreslagen lydelse

250 §

Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik

Gränsbevakningsväsendet, polisen och Tullen ska omhänderta ett i *II kap.* avsett behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket *samt ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*, om det finns skäl att misstänka att personen i fråga vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen. En handling som omhändertagits ska utan dröjsmål inlämnas till Transport- och kommunikationsverket, som utan dröjsmål ska besluta om återkallande av behörighetsbrevet, certifikatet över specialbehörighet eller kompetensbeviset *eller om tillfällig indragning av ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*. Transport- och kommunikationsverket ska utan *ogrundat dröjsmål anteckna uppgifterna om tillfällig indragning av ett behörighetsbrev enligt direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart i en databas som förvaltas av Europeiska kommissionen.*

260 §

Ändringssökande i upphandlingsärenden

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt 162 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt

260 §

Ändringssökande i upphandlingsärenden

På upphandlingsärenden enligt 162 § tillämpas oberoende av upphandlingens värde följande bestämmelser i upphandlingslagen:

- 1) 132 § om upphandlingsrättelse, 133 § om hur en upphandlingsrättelse blir anhängig och 134 § om hur behandlingen av en upphandlingsrättelse påverkar behandlingen i marknadsdomstolen,*
- 2) 145 § om vem som får söka ändring,*
- 3) 146 § 1 mom. om föremålet för och begränsningar av ändringssökande,*
- 4) 147 § 1, 3 och 4 mom. om tiden för ändringssökande,*

Gällande lydelse

154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

(ny)

(ny)

(ny)

(ny)

Föreslagen lydelse

5) 148 § om underrättelse om ändringssökandet till den upphandlande enheten och förteckning över upphandlingsärenden,

6) 149, 151 och 152 §, 154 § 1 mom. 1–4 punkten samt 155, 160–163, 165 och 167 § om behandlingen i marknadsdomstolen och därtill hörande omständigheter,

7) 169 § om skadestånd.

Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om ärendet gäller Europeiska unionens tillsynsförfarande.

Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i det momentet får verkställas endast med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

Vad som i 1–3 mom. föreskrivs om ändringssökande i upphandlingsärenden gäller också sådana i 162 § avsedda upphandlingskontrakt som har ingåtts genom direkttilldelning i enlighet med artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen.

Regleringsorganet bedömer på det sätt som anges i 152 a § i spårtrafiklagen beslut av den i 182 § avsedda behöriga järnvägstrafikmyndigheten om att i artikel 5.4 a och 5.4 b i trafikavtalsförordningen avsedda situationer genom direktupphandling upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten. Bestämmelser om sökande av ändring i regleringsorganets bedömning och beslut enligt bedömningen finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

2 kap

Straffbestämmelser

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

32 kap.

Straffbestämmelser

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

Gällande lydelse

3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 5 kap. uppfylls,

4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i II avd. 6 kap. uppfylls,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Bestämmelser om straff för brott mot skyldigheten att medföra dokument som anges i artikel 4.6 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i artikel 19.1 i EU:s förordning om internationell busstrafik och om ordningsbot som enda straff för dessa förseelser finns i 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016). (30.12.2019/1505)

264 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens

Bestämmelser om straff för brott mot den skyldighet att medföra dokument som avses i 39 § och om ordningsbot som enda straff för denna förseelse finns i 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser.

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt II avd. 11 kap. utan godkännande enligt 114 och 116 § eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

Föreslagen lydelse

3) bedriver tillståndspliktig järnvägstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i 6 kap. uppfylls,

4) bedriver spårbunden stadstrafik utan att de förutsättningar som föreskrivs i 7 kap. uppfylls,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

(upphävs 2 mom.)

264 §

Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens

(upphävs 3 mom.)

265 §

Olovlig trafikutbildningsverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt 12 kap. utan godkännande enligt 114 och 116 § eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

Gällande lydelse

AVDELNING VIII

IKRAFTTRÄDANDE

1 kap

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

269 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018. Lagens *III avd. 2 kap. 1–5 §* träder dock i kraft den 1 januari 2018 samt dess *III avd. 2 kap. 6 §* och *IV avd. 1 kap. 11 §* den 1 oktober 2017. Definitionerna i *I avd. 1 kap. 1 §*, bestämmelserna om myndigheternas verksamhet i *IV avd. 1 kap. 1, 2, 6 och 7 §* samt bestämmelserna om skötseln av myndighetsuppgifter i *IV avd. 2 kap. 2 §* träder i kraft den 1 januari 2018 i fråga om tillämpning och övervakning av iakttagandet av *III avd. 2 kap. 1–5 §*.

Genom denna lag upphävs

- 1) lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006),
- 2) lagen om taxitrafik (217/2007),
- 3) lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009),
- 4) kollektivtrafiklagen (869/2009).

(ny)

270 §

Övergångsbestämmelse som gäller personalen

Den personal i tjänsteförhållande som sköter sådana uppgifter enligt *II avd. 1 kap. 3 och 4 §* som ska överföras till Trafiksäkerhetsverket och motsvarande tjänster överförs till Trafiksäkerhetsverket vid lagens ikraftträdande. Bestämmelser om ställningen för personal i tjänsteförhållande finns i 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994).

Föreslagen lydelse

AVDELNING VIII

IKRAFTTRÄDANDE

33 kap.

Ikraftträdande

269 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018. Lagens *154, 155 och 157–159 §* träder dock i kraft den 1 januari 2018 samt *160 §* och *188 §* den 1 oktober 2017. Definitionerna i *1 §*, bestämmelserna om myndigheternas verksamhet i *178, 179, 183 och 185 §* samt bestämmelserna om skötseln av myndighetsuppgifter i *197 §* träder i kraft den 1 januari 2018 i fråga om tillämpning och övervakning av iakttagandet av *154, 155 och 157–159 §*.

Genom denna lag upphävs

- 1) lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006),
- 2) lagen om taxitrafik (217/2007),
- 3) lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009),
- 4) kollektivtrafiklagen (869/2009).

34 kap.

Övergångsbestämmelser

270 §

Övergångsbestämmelser som gäller personalen

Den personal i tjänsteförhållande som sköter sådana uppgifter enligt *5 och 6 §* som ska överföras till Trafiksäkerhetsverket och motsvarande tjänster överförs till Trafiksäkerhetsverket vid lagens ikraftträdande. Bestämmelser om ställningen för personal i tjänsteförhållande finns i 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994).

Gällande lydelse

271 §

Andra övergångsbestämmelser

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller när denna lag träder i kraft förblir i kraft, dock så att

1) taxitillstånd som berättigar till att bedriva taxitrafik betraktas som taxitrafiktillstånd enligt *II avd. 1 kap. 2 §* och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem; Trafiksäkerhetsverket kan förena de taxitillstånd som beviljats samma innehavare till ett enda taxitrafiktillstånd,

2) tillstånd som berättigar till att bedriva person- och godstrafik betraktas som persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd enligt *II avd. 1 kap. 1 §*, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem,

3) körtillstånd för taxiförare betraktas som körtillstånd enligt *II avd. 3 kap. 1 §*, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.

Utöver vad som föreskrivs i *II avd. 1 kap. 1 §*, får gods transporteras med tillstånd som avser ett bestämt fordon och som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och avser kommersiell godstransport som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland (*inrikes godstrafiktillstånd*) tio år efter lagens ikraftträdande. Som förnyande av inrikes godstrafiktillstånd betraktas också en ändring av tillstånd för bedrivande av trafik som följer av en ändring av företagsform.

En behörig myndighet enligt *IV avd. 1 kap. 4 §* kan efter det att denna lag trädde i kraft förbjuda sådan persontrafik med buss som bedrivs med stöd av bestämmelser som var i kraft tidigare och förena förbudet med hot om vite, förutsatt att

Föreslagen lydelse

271 §

Andra övergångsbestämmelser

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller när denna lag träder i kraft förblir i kraft, dock så att

1) taxitillstånd som berättigar till att bedriva taxitrafik betraktas som taxitrafiktillstånd enligt *4 §* och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem; Trafiksäkerhetsverket kan förena de taxitillstånd som beviljats samma innehavare till ett enda taxitrafiktillstånd,

2) tillstånd som berättigar till att bedriva person- och godstrafik betraktas som persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd enligt *3 §*, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem,

3) körtillstånd för taxiförare betraktas som körtillstånd enligt *25 §*, och bestämmelserna i denna lag tillämpas på dem.

Utöver vad som föreskrivs i *3 §*, får gods transporteras med tillstånd som avser ett bestämt fordon och som beviljats med stöd av bestämmelser som gällde före den 2 oktober 1999 och som avser kommersiell godstransport som sker någon annanstans i Finland än i landskapet Åland (*inrikes godstrafiktillstånd*) tio år efter lagens ikraftträdande. Som förnyande av inrikes godstrafiktillstånd betraktas också en ändring av tillstånd för bedrivande av trafik som följer av en ändring av företagsform.

En behörig myndighet enligt *181 §* kan efter ikraftträdandet av denna lag kraft förbjuda sådan persontrafik med buss som bedrivs med stöd av bestämmelser som var i kraft tidigare och förena förbudet med vite, förutsatt att

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 18 a §, 109 § 4 mom. och 179 a § gäller till och med den 30 juni 2021.

2.

Lag

om ändring av 9 § i lagen om offentlig upphandling och koncession

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016) 9 § 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

9 §

*Avgränsningar av tillämpningsområdet i
fråga om tjänsteupphandling*

Föreslagen lydelse

9 §

*Avgränsningar av tillämpningsområdet i
fråga om tjänsteupphandling*

Bestämmelser om tillämpningen av denna lag på tjänsteupphandling enligt *kollektivtrafiklagen* (869/2009) finns i 36 § 2 mom. i den lagen.

Bestämmelser om tillämpningen av denna lag på tjänsteupphandling enligt *lagen om transportservice* (320/2017) finns i 162 § 2 mom. i den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 2 och 26 d § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 2 § 30 punkten och 26 d §, sådana de lyder, 2 § 30 punkten i lag 976/2018 och 26 d § i lag 384/2019, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

30) *sjötjänst* tjänstgöring inom besättningen eller handledd praktik på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg eller pråmar eller vajerfärjor som inte är fritt styrbara; som sjötjänst kan också betraktas tjänstgöring på sådana fartyg i fritidsbruk vars bruttodräktighet är minst 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt STCW-konventionen; när den sjötjänst som krävs för erhållande av behörighetsbrev bestäms ska en tidsperiod av 30 dagar ombord på ett fartyg anses motsvara en månad.

26 d §

Register över sjöfolk i redarens tjänst

Redaren ska i fråga om det sjöfolk som tjänstgör hos redaren föra register över uppgifter som gäller utbildning, behörighet, arbetserfarenhet och hälsokrav. Vid registerföringen och behandlingen av uppgifterna i registret ska redaren iaktta Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

30) *sjötjänst* en med tanke på det behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som beviljas eller förnyas eller med tanke på ett behörighetskrav ändamålsenlig tjänstgöring inom besättningen eller i form av handledd praktik på andra fartyg än fritidsbåtar, fartyg i nöjesbruk, pråmar eller vajerfärjor; som sjötjänst kan också räknas tjänstgöring på nöjesfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 i sådana uppgifter för vilka det krävs behörighetsbrev enligt STCW-konventionen; vid beräkningen av sjötjänst som krävs för erhållande av behörighetsbrev räknas en 30 dagars period ombord som en månad.

26 d §

Skyldigheter som gäller tjänstgöringsjournaler och register över sjöfolk i redarens tjänst

Redaren ska föra register över uppgifter som gäller utbildning, behörighet och arbetserfarenhet i fråga om det sjöfolk som tjänstgör hos redaren samt de hälsokrav som ställs på sjöfolk.

Gällande lydelse

flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän data-skyddsförordning). På behandlingen av uppgifterna i registret tillämpas dessutom lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

(ny)

(ny)

Föreslagen lydelse

Fartygets befälhavare ska på begäran av innehavaren av en tjänstgöringsjournal anteckna uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor med iakttagande av vad som föreskrivs i artikel 22.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 91/672/EEG och 96/50/EG. Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av en besättningsmedlem fastställa uppgifter om tjänstgöringstid till sjöss och resor på inre vattenvägar i unionens medlemsstater med iakttagande av vad som föreskrivs i artikel 22.2 i det direktivet.

Bestämmelser om behandlingen av personuppgifter som ingår i ett register och i en tjänstgöringsjournal finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän data-skyddsförordning) och i lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) 2 § 1 mom. 7 och 8 punkten, sådana de lyder i lag 1504/2019, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Verkets uppgifter

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att

7) utveckla verksamhetsförutsättningarna för offentlig persontrafik, godstrafik och logistik samt ansvara för fördelningen av statens finansiering av offentlig persontrafik och *anvisningarna till närings-, trafik- och miljöcentralerna avseende fördelningen av finansieringen,*

8) utveckla och främja skötseln av ärenden som gäller enskilda vägar på riksnivå, ha hand om sakkunnig- och rådgivningsuppgifter i anslutning till enskilda vägar samt *ansvara* för fördelningen av understöd för enskilda vägar och finansieringen av trafik- och transporttjänster i skärgården inom ramen för statsbudgeten,

Föreslagen lydelse

2 §

Verkets uppgifter

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att

7) utveckla verksamhetsförutsättningarna för offentlig persontrafik, godstrafik och logistik samt ansvara för fördelningen av statens finansiering av offentlig persontrafik och *för sektorstyrningen av närings-, trafik- och miljöcentralerna i fråga om detta,*

8) utveckla och främja skötseln av ärenden som gäller enskilda vägar på riksnivå, ha hand om sakkunnig- och rådgivningsuppgifter i anslutning till enskilda vägar samt *svara* för fördelningen av understöd för enskilda vägar och för finansieringen av trafik- och transporttjänster i skärgården inom ramen *för statsbudgeten samt för sektorstyrningen av närings-, trafik- och miljöcentralerna i anslutning till detta,*

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 100 § i lagen om tryckbärande anordningar

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016) 100 § som följer:

Gällande lydelse

100 §

Kompetensalternativ för driftsövervakare i fartyg

Kompetenskraven på driftsövervakare för en tryckbärande anordning som är installerad i ett fartyg som avses i 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) anges i bestämmelser som utfärdats med stöd av den lagen.

På kompetenskraven för driftsövervakare för andra fartyg och pråmar tillämpas 72 §.

Föreslagen lydelse

100 §

Kompetensalternativ för driftsövervakare i fartyg

Kompetenskraven för driftsövervakare för en tryckbärande anordning som är installerad i ett sådant fartyg på vars fartygspersonal i enlighet med 96 § i lagen om transportservice (230/2017) tillämpas bestämmelserna i 11 kap. i den lagen, anges i bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen om transportservice.

På kompetenskraven för driftsövervakare för andra fartyg och pråmar tillämpas 72 § i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 20 § i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016) 20 § 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

20 §

Avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Föreslagen lydelse

20 §

Avgränsningar av tillämpningsområdet i fråga om tjänsteupphandling

Bestämmelser om tillämpningen av denna lag på tjänsteupphandling enligt *kollektivtrafiklagen* (869/2009) finns i 36 § 2 mom. i den lagen.

Bestämmelser om tillämpningen av denna lag på tjänsteupphandling enligt *lagen om transportservice* (320/2017) finns i 162 § 2 mom. i den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bilaga 1

Jämförelsetabeller för EU-rättsakter om inlandssjöfart och sjöfart

1. Direktivet om yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart:

<i>artikel</i>	<i>nationell lag och bestämmelse</i>
Artikel 1	Inget att genomföra
Artikel 2	Inget att genomföra
Artikel 3	Inget att genomföra
Artikel 4	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i> ⁴⁶
Artikel 5	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 6	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 7.1	Inget att genomföra, gäller undantag för nationella inre vattenvägar
Artikel 7.2	Föreslagna 96 § 1 mom. i lagen om transportservice ⁴⁷
Artikel 7.3	Föreslagna 194 § 2 mom. i lagen om transportservice ⁴⁸
Artikel 8	Föreslagna 106 § 3 mom. i lagen om transportservice
Artikel 9	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 10.1–10.3	Föreslagna 106 § 2 mom. i lagen om transportservice
Artikel 10.4–10.5 och 10.7–10.9	Inget att genomföra
Artikel 10.6	Föreslagna 106 § 4 mom. i lagen om transportservice
Artikel 11	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 12	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 13	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 14.1	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 14.2–14.3 ⁴⁹	Föreslagna 242 a § i lagen om transportservice
Artikel 15	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 16	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 17	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 18	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 19	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>

⁴⁶Om skyldigheter att delvis införliva i nationell lagstiftning se artikel 39.2.

⁴⁷När det gäller kravet på erkännande.

⁴⁸När det gäller information till kommissionen.

⁴⁹När det gäller tillfällig indragning.

RP 202/2020 rd

<i>artikel</i>	<i>nationell lag och bestämmelse</i>
Artikel 20	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 21	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 22.1 andra stycket och artikel 22.2	Föreslagna 26 b § 2 och 3 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg
Artikel 22 till övriga delar	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 23	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 24	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 25	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 26.1 d	Föreslagna 242 a § i lagen om transportservice
Artikel 26.1 e	Föreslagna 26 d § 2 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg
Artikel 26.1 h	Inget att genomföra
Artikel 26.2	Inget att genomföra, gäller medlemsstaternas skyldighet att underrätta kommissionen om de behöriga myndigheterna
Artikel 26 till övriga delar	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 27	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 28	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 29	36 kap. 1–3 § i strafflagen (39/1889)
Artikel 29.2	Inget att genomföra
Artikel 30	Föreslagna 242 a och 250 § i lagen om transportservice
Artikel 31	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 32	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 33	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 34	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 35	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 36	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 37	<i>Finland omfattas inte av tillämpningsområdet</i>
Artikel 38 ⁵⁰	Föreslagna 106 § 2 mom. i lagen om transportservice
Artikel 39	gäller bestämmelser om det nationella genomförandet av direktivet, Finland skyldigheterna enligt artikel 39.2
Artikel 40	Inget att genomföra
Artikel 41	Inget att genomföra

⁵⁰ Med undantag för artikel 38.2, vars tillämpningsområde Finland inte omfattas av.

RP 202/2020 rd

RP 202/2020 rd

2. Direktivet om ändring av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk

<i>Ändrad artikel och punkt i direktivet om minimikrav på utbildning</i>	<i>nationell lag och bestämmelse</i>
Artikel 1.43	Inget att genomföra
Artikel 1.44	Statsrådets förordning 508/2018 ⁵¹ , 1 § 5 punkten, <i>ingen ändring</i>
Artikel 1.45	Inget att genomföra
Artikel 1.46	Statsrådets förordning 508/2018 ⁵² , 1 § 7 punkten, <i>ingen ändring</i>
Artikel 2.1	Inget att genomföra
Nya artikel 2.2	Inget att genomföra
Artikel 5.10	Till föreslagna 113 § i lagen om transportservice <i>fogas</i> ett omnämmande av elektronisk from
Artikel 5.13	Inget att genomföra
Artikel 5a	Statsrådets förordning 508/2018 ⁵³ , 92 § 10 mom., <i>ingen ändring</i>
Artikel 5b.1	Till föreslagna 110 § 2 mom. i lagen om transportservice <i>fogas</i> ett omnämmande av skriftliga bevis Föreskrift TRAFICOM/204498/03.04.01.00/2020 punkt 4 och 8.5.4
Artikel 5b.2	110 § i lagen om transportservice, <i>ingen ändring</i>
Artikel 5b.3	Lagen om läkarundersökning av fartygspersonal ⁵⁴ 9 a §, <i>ingen ändring</i>
Artikel 5b.4	Förvaltningslagen ⁵⁵ 8 och 23 §, lagen om transportservice 256 och 261 §, <i>inga ändringar</i>
Artikel 5b.5	Finland fastställer inga begräsningar, inget att genomföra
Artikel 5b.6	111 § i lagen om transportservice, <i>ingen ändring</i>
Artikel 5b.7	110 § 4 mom. i lagen om transportservice, <i>ingen ändring</i>
Artikel 12.1	109 § i lagen om transportservice, 80–90 § i statsrådets förordning 508/2018, <i>inga ändringar</i>
Artikel 12.2b	86 § i statsrådets förordning 508/2018, <i>ingen ändring</i>
Artikel 12.3	Föreskrift TRAFICOM/204498/03.04.01.00/2020, punkt 7, föreskrift TRAFI/23173/03.04 .01.00/2012, punkt 9 (upphävd), <i>ingen ändring</i>

⁵¹ Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

⁵² Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

⁵³ Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet

⁵⁴ 1171/2010.

⁵⁵ 434/2003.

RP 202/2020 rd

<i>Ändrad artikel och punkt i direktivet om minimikrav på utbildning</i>	<i>nationell lag och bestämmelse</i>
Artikel 12.3a	Statsrådets förordning 1189/2018 ⁵⁶ 71 §:n 2 mom. 2 punkten underpunkt b
Artikel 19.2	Statsrådets förordning 1189/2018 ⁵⁷ , 92 § 7 mom.
Artikel 19.3	Inget att genomföra
Artikel 20.8	Inget att genomföra
Artikel 21.1	Inget att genomföra
Artikel 21.2	Inget att genomföra
Artikel 25.1	Statsrådets förordning 508/2018 ⁵⁸ , 92 § 10 mom., <i>ingen ändring</i>
Artikel 26	Inget att genomföra
Artikel 27	Inget att genomföra
Artikel 27a punkterna 1-6	Inget att genomföra
Bilaga I till direktiv 2008/106/EG	Statsrådets förordning 508/2018 ⁵⁹ , 12, 14, 15 och 70–74 §, <i>inga ändringar</i>

⁵⁶ Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

⁵⁷ Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

⁵⁸ Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet.

⁵⁹ Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet