

## RP 182/2024 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice ska ändras.

Propositionen kompletterar och preciserar Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation. Propositionen föreskriver om organiseringen av de nationella system för informationsutbyte som förordningarna förutsätter. Uppgifterna tilldelas dels Transport- och kommunikationsverket och dels Trafikledsverket. Det är fråga om nya myndighetsuppgifter. Ämbetsverken kan dock anskaffa informationstjänsterna från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

I propositionen ingår dessutom vissa andra uppdateringar och preciseringar av informationsregleringen. Syftet är att förbättra biljett- och betalningssystemens interoperabilitet, komplettera de uppgifter som lämnas ut ur trafik- och transportregistret med vissa informationsslag och främja åtkomsten av kontaktuppgifter för personer som utövar offentlig makt.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Beredning .....	3
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll .....	5
3 Målet med propositionen .....	9
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	11
4.1 De viktigaste förslagen .....	11
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	14
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser för företag .....	14
4.2.2 Konsekvenser för de offentliga finanserna och myndigheterna .....	15
4.2.3 Konsekvenser för ämbetsverkens informationshantering .....	17
4.2.4 Övriga konsekvenser för människor och samhällsliga konsekvenser .....	18
4.2.4.1 Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna .....	18
4.2.5 Miljökonsekvenser .....	20
5 Alternativa handlingsvägar .....	20
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	20
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater .....	20
6 Remissvar .....	21
7 Specialmotivering .....	25
8 Ikraftträdande .....	32
9 Verkställighet och uppföljning .....	32
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	32
10.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter .....	32
10.2 Skydd för personuppgifter .....	35
10.3 Lagstiftningsordning .....	40
LAGFÖRSLAG .....	41
Lag om ändring av lagen om transportservice .....	41
BILAGA .....	46
PARALLELLTEXT .....	46
Lag om ändring av lagen om transportservice .....	46

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Förslagen till datareglering bidrar till genomförandet av målen i statsminister Petteri Orpos regeringsprogram för att stärka marknaden för transporttjänster och främja digitaliseringen och automatiseringen inom transport- och logistikbranschen, uppkomsten och utnyttjandet av nya slags verksamhetsmodeller och trafiksystemets effektivitet.

Propositionen är motiverad, eftersom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan *infrastrukturförordningen*) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation (Electronic Freight Transport Information, eFTI) (nedan *förordningen om elektronisk godstransportinformation*) förutsätter kompletterande nationell reglering när det gäller organiseringen av system för informationsutbyte.

När det gäller infrastrukturförordningen ingår de föreslagna ändringarna i en mer omfattande helhet vars syfte är att nationellt precisera och komplettera infrastrukturförordningen. Genom lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (475/2024) utfärdades bestämmelser om nationella myndigheter och påföljder för att genomföra kraven enligt infrastrukturförordningen och upphävdes den tidigare nationella lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017). Projektet LVM056:00/2023 bereder regeringens proposition som bland annat ska utreda genomförandet av infrastrukturförordningen när det gäller sjötransporter. När det gäller kraven på flygplatsernas landströmsförsörjning enligt infrastrukturförordningen föreslås i sin tur revidering av luftfartslagen (864/2014) som ska komplettera Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (RP 80/2024).

Samtidigt föreslås en del andra uppdateringar som gäller informationsregleringen inom trafiken. Ändringarna syftar till att förtydliga den gällande lagstiftningen och aktörernas skyldigheter till relevanta delar.

#### 1.2 Beredning

Beredningen av EU-rättsakten

##### *Infrastrukturförordningen*

Europeiska kommissionen (nedan *kommissionen*) offentliggjorde den 14 juli 2021 ett förslag till infrastrukturförordning ([COM \(2021\) 559 final](#)) och en relaterad konsekvensanalys [SWD\(2021\)631 final](#). Reformen av lagstiftningen om införande av infrastruktur för alternativa drivmedel är en del av det europeiska gröna utvecklingsprogrammet som utfärdades av Europeiska kommissionen den 14 juli 2021 ([COM \(2019\) 640 final](#)) och som genomför det så kallade 55 %-paketet. Genom förslagen i 55 %-paketet genomförs åtagandena enligt EU:s klimatlag om att fram till 2030 minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent från 1990 års nivå och uppnå klimatneutralitet på unionsnivå senast 2050.

Behandlingen av förslaget i rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät (den så kallade intermodalarbetsgruppen) inleddes den 16 juli 2021. Statsrådets [U-skrivelse U 53/2021 rd](#) om kommissionens förslag till infrastrukturförordningen lämnades till riksdagen den 30 september 2021. Behandlingen av ärendet i riksdagen hade slagits samman med ärendet E 97/2021 rd ”Meddelande om 55 %-paketet: nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet”.

I riksdagen gavs utlåtanden om U-skrivelsen av kommunikationsutskottet [KoUU 27/2021 rd](#), ekonomiutskottet [EkUU 46/2021 rd](#), miljöutskottet [MiUU 25/2021 rd](#) och stora utskottet [StoUU 5/2021 rd](#).

Infrastrukturförordningen offentliggjordes den 13 september 2023 och trädde i kraft den 12 oktober 2023. Förordningen tillämpas från och med den 13 april 2024. Namngivningen av organisationer för registrering av identifieringsdata relaterade till infrastrukturförordningen och den gemensamma utvecklingen av europeiska verksamhetsmodeller för beviljande och tekniskt skapande av unika identifierare som en del av den gemensamma identifieringsregistreringsdatabasen (IDRR) och särskilt arbetet i dess styrgrupp (IDRR Steering Committee). Arbetet i styrgruppen, som består av representanter för medlemsstaterna, leds av Beneluxländernas gemensamma organisation för registrering av identifieringsdata.

### ***Förordningen om elektronisk godstransportinformation***

Kommissionen gav sitt förslag till förordning om elektronisk godstransportinformation (eFTI) den 17 maj 2018 [COM\(2018\) 279 final](#). Samtidigt offentliggjorde kommissionen en konsekvensanalys av förslaget till förordning ([SWD\(2018\) 183 final](#) och [SWD\(2018\) 184 final](#), på engelska). Kommissionen ordnade offentliga samråd om de konsekvensanalyser som låg till grund för förslaget under andra halvåret 2017. Utlåtandena i ärendet finns på kommissionens webbplats [Kom med synpunkter!](#). En sammanfattning av samrådet ingår i konsekvensbedömningen av förslaget till förordning. Förslaget till förordning behandlades i rådets transportarbetsgrupp.

Statsrådet lämnade en U-skrivelse till riksdagen om förslaget till förordning ([U51/2018 rd](#)) den 27 juni 2018. I riksdagen gavs utlåtanden av kommunikationsutskottet ([KoUU 20/2018 rd](#)) och stora utskottet ([StoURS 105/2018 rd](#)).

### **Beredningen av propositionen**

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet. Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats [Lagberedning och utveckling i statsrådet](#) (projektnummer: [LVM054:00/2023](#)).

Två öppna online evenemang ordnades för intressenter den 6 och 7 februari 2024 under vilka synpunkter av intressenter på de beredda förslagen insamlades.

Utkastet till proposition var på remiss hos sammanlagt 150 instanser. Utkastet till regeringsproposition var ute på öppen remiss på webbplatsen [www.utlåtande.fi](#) mellan den 28 mars och 19 maj 2024. Utlåtanden begärdes av behöriga kollektivtrafikmyndigheter, NTM-centraler, mobilitetsleverantörer, företag inom logistikbranschen, operatörer som sköter allmänna laddnings- och tankningsställen samt intresseorganisationer. Dessutom begärdes utlåtanden av landskapet Åland, ministerierna, ämbetsverken inom förvaltningsområdet, konkurrens- och konsumentverket, kommunförbundet och dataombudsmannens byrå. Inom

utsatt tid lämnades 26 utlåtanden in. Utlåtanden gav av ITS Finland ry, Suomen Satamat ry, ILJOJA Networks, Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Finlands Kommunförbund rf, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, VR Group, Helsingforsregionens trafik, Transport- och kommunikationsverket, Finnair Abp, Linja-autoliitto ry, Dataombudsmannens byrå, Kuopio stad, Tammerfors stad, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Salo stad, Finansministeriet, Justitiekanslersämbetet, Justitieministeriet, Nyslotts stad, Finlands Näringsliv EK, Invalidförbundet rf, Handikappförbund rf och Företagarna i Finland. Konkurrens- och konsumentverket meddelade att det inte har något att yttra i frågan.

En sammanfattning av utlåtandena finns tillgänglig i statsrådets tjänst för utvecklingsprojekt (projektnummer: LVM054:00/2023).

Propositionen har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och förvaltning den 11 juni 2024.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och vägtrafik. Vid beredningen av propositionen ansåg Ålands landskapsregering att 59 b § 3 mom. i självstyrelselagen bör tillämpas på skyldigheten att namnge organisationen för registrering av identifieringsdata enligt artikel 20.1 i infrastrukturförordningen. Bestämmelsen lyder: Får medlemsstaterna enligt gemenskapsrätten i något fall där både landskapet och riket har behörighet utse endast en förvaltningsmyndighet, utser riket denna myndighet. När denna myndighet fattar ett beslut som annars skulle höra till landskapets behörighet, ska beslutet fattas i enlighet med landskapsregeringens ståndpunkt.

## **2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll**

### ***Infrastrukturförordningen***

Skyldigheterna avseende organisationer för registrering av identifieringsdata och tillgången till data via den nationella åtkomstpunkten är ny reglering. I Finland har aktörer identifierare som används för att identifiera laddningspunkter och tjänsteleverantörer (nedan även *ID*), som används till exempel på e-roamingplattformar och som möjliggör laddning via en digital tjänst vid flera laddningspunkter. När det gäller ID finns det ingen nationell gemensam förvaltning eller offentlig databas.

För sin del genomförde lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017, nedan *infrastrukturlagen*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (nedan *infrastrukturdirektivet*). I 7 § i infrastrukturlagen föreskrevs om den geografiska placeringen av och tillgången till laddnings- och tankstationer. Enligt lagen skulle verksamhetsutövaren säkerställa att alla användare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt kan få information om var en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation är belägen. Infrastrukturlagen upphävdes den 15 juli 2024 genom lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (475/2024).

I programmet för utveckling av distributionsinfrastruktur för nya bränslen för vägtrafik som kommunikationsministeriet beredde tillsammans med intressenter och som offentliggjordes den 29 mars 2023 ([Kommunikationsministeriets publikationer 2023:4](#)) konstateras följande: Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab sammanställer information om till exempel var allmänna laddningspunkter för elbilar finns med hjälp av tjänsten Trafikläget. Här är Sähköautoilijat ry:s Latauskartta.fi en viktig informationskälla. Utöver den tjänst som Fintraffic Ab tillhandahåller kan bilister i dag få information om infrastrukturen för alternativa drivkrafter via karttjänster som tillhandahålls av privata aktörer eller fordonens infotainmentsystem enligt avtal mellan

företag. Ur myndighetens synvinkel är informationen inte lättillgänglig, vilket å ena sidan försvårar ett databaserat beslutsfattande och å andra sidan ökar den administrativa bördan för att genomföra EU-lagstiftningens skyldigheter och generellt följa utvecklingen av laddningsinfrastrukturen i Finland.

Utöver tjänsten Trafikläget tillhandahåller och utvecklar Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab tjänsten Digitraffic, genom vilken uppdaterad trafikinformation finns tillgänglig som öppen data via öppna gränssnitt från det finska vägnätet, järnvägstrafiken och sjötrafiken.

Enligt infrastrukturförordningen ska ansvariga för allmänna laddnings- och tankningspunkter inrätta ett programmeringsgränssnitt som ger kostnadsfri och obegränsad tillgång till de data som definieras i infrastrukturförordningen, och ska lämna information om det programmeringsgränssnittet till den nationella åtkomstpunkten i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportsystem (nedan *ITS-direktivet*) och kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (nedan *RTTI-förordningen*) och i överensstämmelse med de ytterligare specifikationer som kompletterar dem och som anges i den delegerade förordningen. I Finland består den nationella kontaktpunkten enligt den gällande förordningen om realtidstrafikinformationstjänster av tjänsterna Digiroad och Digitraffic ([Nationella kontaktpunkter som anmälts till Europeiska kommissionen](#)). Trafikledsverket ansvarar för tjänsten Digiroad. Digitraffic är däremot en tjänst som tillhandahålls av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab och som innehåller datatyper som avses i förordningen om realtidstrafikinformationstjänster. Trafikledsverket inhämtar dessa datatyper från trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

### ***Förordningen om elektronisk godstransportinformation***

EU-bestämmelserna av elektronisk godstransportinformation är ny reglering. Det nationella projektet för genomförandet av förordningen har organiserats av Kommunikationsministeriets och Transport- och kommunikationsverkets arbetsgrupper. Kommunikationsministeriet har följt upp projektet för genomförandet av EU-förordningen i en [styrgrupp](#) och fastställt riktlinjerna för det nationella arbetet. Enligt riktlinjerna ansvarar Transport- och kommunikationsverket för genomförandet och det praktiska genomförandet av det nationella projektet. Förordningen om elektronisk godstransportinformation gäller alla transportformer. Enligt förordningen om elektronisk godstransportinformation ska myndigheterna i EU-länderna år 2027 kunna ta emot och behandla frakthandlingar i elektroniskt format. Projektet genomförs som nätverkssamarbete mellan myndigheter och intressenter.

Under 2023 påbörjade Transport- och kommunikationsverket upphandlingen och utbyggnaden av de systemtjänster som är nödvändiga för genomförandet. Ett avtal för utvecklingskedet har ingåtts med Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab angående genomförandet. Transport- och kommunikationsverket och Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab deltar i nio EU-länders gemensamma eFTI4EU-projekt, som har beviljats CEF-finansiering på upp till 14 miljoner. euro. Projektet genomför referensimplementeringen av det informationsutbytessystem som avses i förordningen om elektronisk godstransportinformation och testar det även med gränsöverskridande försök tillsammans med företag och tillsynsmyndigheter.

### ***Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet***

Den 7 december 2022 lämnade kommunikationsministeriet en utredning till riksdagen om konsekvenserna av transportservicelagen på längre sikt ([VN/25107/2021](#)). I utredningen konstaterades att det har förekommit utmaningar i utnyttjandet av biljett- och betalningsgränssnitt och i utvecklingen av tekniska gränssnittslösningar. När det gäller avtalsvillkoren för gränssnittssamarbete konstaterades också att villkoren för kommersiella avtal för användning av biljettgränssnitt inte är särskilt reglerade i trafikservicelagen, vilket har lett till att aktörernas olika förhandlingspositioner har påverkat de kommersiella avtalsvillkoren. Kommersiella villkor inkluderar till exempel villkor för återförsäljning av biljetter. Avtalen om kommersiella villkor har enligt utredningen eventuellt påverkat utvecklingen av ekosystemet MaaS (Mobility-as-a-Service) i Finland. MaaS-affärsverksamheten började utvecklas efter att regleringen trädde i kraft, men utbudet av nya mobilitetstjänster har expanderat långsammare än väntat både i Finland och internationellt. I utredningen konstateras dock att faktorer som inte beror på regleringen, såsom utmaningar relaterade till operativa modeller och coronapandemin, också har bidragit till den långsamma utvecklingen. I utredningen identifierade kommunikationsministeriet behovet av att utreda avtalsvillkorens skälighet i fråga om biljett- och betalningsgränssnitt och eventuella relaterade nationella regulatoriska behov, för vars del man ansåg att en lösning av utmaningarna kan kräva reglering som är mer detaljerad än den nuvarande och mer bindande för aktörerna inom sektorn.

Som en del av utredningen av kommunikationsministeriet beställdes även en extern utvärdering: Paransiko sääntelyuudistus liikenteen palveluita? ([Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:11](#)). I den beställda utredningens slutsatser konstateras i fråga om de nya transporttjänsterna (MaaS) och informationens interoperabilitet bland annat att "[E]n särskild utmaning är gränssnittet mellan den offentliga och privata sektorn. Ett syfte med lagen var att möjliggöra utveckling av nya MaaS-affärsmodeller (på marknadsvillkor). Samtidigt spelar dock städer och deras transportoperatörer en mycket central roll i hela MaaS-ekosystemet. Genuina public-private-partnerskap (PPP) mellan offentliga och privata aktörer har dock inte uppstått i någon större utsträckning i Finland." När det gäller dem ansågs prissättningen av tjänster vara den mest centrala frågan, vilket i sin tur bidrar till utvecklingen av lönsamma affärsmodeller. Andra utmaningar identifierades också, till exempel frågor relaterade till beskattning och offentlig upphandling samt även den allmänna dataskyddsförordningen (GDPR), som väsentligt påverkar bland annat väsentliga frågor om agerande för en annans räkning, utlämnande av information och identifiering med tanke på MaaS.

Läget för biljett- och betalningssystemen har också analyserats i Transport- och kommunikationsverkets uppdaterade [lägesbild](#) från den 10 oktober 2022. När det gäller användning av gränssnitt och avtal om biljettsamarbete konstateras i lägesbilden bland annat att "[G]emensamma biljettprodukter kräver också affärsekonomiskt samarbete och avtal." Till exempel förutsätter periodbiljetters interoperabilitet att operatörerna kommer överens om ett så kallat clearingarrangemang, där de avtalar om att dela biljettintäkterna med de myndigheter eller transportoperatörer som bedriver verksamhet på marknadsvillkor. I avtal om kollektivtrafikens påstigningsersättningar gäller det också att beakta EU:s förordning om trafikavtal, enligt vilken offentlig finansiering inte får beviljas för transporttjänster på marknadsvillkor. På grund av detta har endast kundintäkter betalats till marknadsbaserade aktörer som påstigningsersättning, inte en tilläggssubvention, som i sin tur ofta är otillräcklig jämfört med intäktskraven för en marknadsbaserad transportoperatör.

Utöver ersättning kräver biljettsamarbete att parterna också avtalar om olika biljettprodukters tekniska interoperabilitet. Det är således en fråga om vilka biljettprodukter respektive aktör accepterar i sina transporter som en del av biljettsamarbetet. När det gäller biljettsamarbete konstateras det i Transport- och kommunikationsverkets lägesbild i synnerhet att "[B]rister i

inter-operabiliteten förekommer dock fortfarande i vissa stadsregioners randområden, i transporter utanför stadsområden samt mellan transportformer i fjärtrafik och resekedjor.”

### ***Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret och offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt***

Totalreformen av regleringen av trafik- och transportregister syftade till att bättre utnyttja informationen och möjliggöra fördelar som digitaliseringen medför vid utlämnande av information. Trafik- och transportregistren och den relaterade regleringen införlivades i transportservicelagen.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets [databokslut 2022](#) gjordes det sammanlagt 2 300 000 enskilda förfrågningar till offentliga registerdatatjänster 2022. Förfrågningarna var uppdelade på följande uppgifter: föraruppgifter 25 000 förfrågningar, fordonsägare och historikuppgifter 285 000 förfrågningar, fordonsregistrerings- och skatteuppgifter 2 000 000 förfrågningar, sjöfartygsinformation 4 000 förfrågningar och luftfartygsinformation 5 000 förfrågningar. Gränssnitten (API) och de direkta förfrågningarna uppgick till 128 miljoner dataenheter 2022, varav avtalsparternas offentliga enskilda förfrågningstjänster omfattade 2,6 miljoner dataenheter och avtalsparternas företagstjänster omfattade 23 miljoner dataenheter.

År 2022 omfattades totalt 472 144 personer av olika förbud mot att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret. Förbuden mot utlämnande av uppgifter fördelade sig enligt följande: direktmarknadsföringsförbud 457 119, förbud mot utlämnande av uppgifter i enskilda fall 370 174, förbud att lämna ut uppgifter via ett öppet gränssnitt 159 792, förbud att lämna ut uppgifter för ändamål som har samband med transporter 339 282, förbud att lämna ut uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet (fysiska personer) 144 219, förbud att lämna ut uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet (juridiska personer) 5 197 och spärrmarkering: 8 547.

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd och rättigheter för att erhålla, förnya eller behålla dem och för vilka sökanden eller innehavaren till exempel ska genomgå fristående prov eller läkarundersökningar. De som godkänner sådana olika prov och inspektioner hör inte till ämbetsverkets personal, men de kan anses utöva offentlig makt i sina uppgifter. Dessa personers namn och kontaktuppgifter har publicerats som förteckningar på ämbetsverkets webbplats. På webbplatsen har kunderna direkt hittat information om vem de kan kontakta för att anlita tjänsten. I och med reformerna av dataskyddslagstiftningen har myndigheten dock varit tvungen att ta bort viss förteckningar, eftersom publiceringen av sådana personuppgifter inte är tillräckligt reglerad i lag. Kunder ber ämbetsverket lämna information om dem som utför de aktuella uppgifterna av olika anledningar, till exempel för att ta reda på hur en sådan person kan nå eller för att försäkra sig om att personen har rätt att godkänna prov som krävs enligt lag.

Till den del som det särskilt föreskrivs om publicering av sådana förteckningar finns informationen fortfarande på ämbetsverkets webbplats. För närvarande varierar grunden för offentliggörande av sådan information: till exempel enligt 204 § i transportservicelagen ska Transport- och kommunikationsverket offentliggöra en förteckning över godkända järnvägsläkare. Av bestämmelsen framgår dock inte närmare vilka uppgifter som får offentliggöras, dvs. om även kontaktuppgifter får offentliggöras utöver namnet. Enligt punkt VI ARA.FCL.205 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008: Den behöriga myndigheten ska föra en förteckning över kontrollanter som den har certifierat. Kontrollanternas befogenheter ska anges i denna förteckning, som ska offentliggöras och uppdateras av den



behöriga myndigheten. Ämbetsverket har också offentliggjort en del information med parternas samtycke, men i dessa situationer kan det till exempel vara svårt att säkerställa att samtycket är aktuellt.

### **3 Målet med propositionen**

#### ***Målen med dataregleringen enligt infrastrukturförordningen och dess huvudsakliga innehåll***

Denna proposition avser endast genomförandet av artikel 20 i infrastrukturförordningen. Syftet med infrastrukturförordningen är att säkerställa en till mängd och omfattning tillräcklig infrastruktur för alternativa drivmedel och dess interoperabilitet inom hela EU. Målet är för det första att säkerställa en minimiinfrastruktur för att stödja idrifttagandet av fortskaffningsmedel som använder alternativa drivmedel i alla transportformer och i alla medlemsländer, så att EU:s klimatmål kan uppnås. För det andra är målet att säkerställa fullständig driftskompatibilitet för infrastrukturen. För det tredje är målet att se till att användarna erbjuds omfattande information och lämpliga betalningsalternativ. Förordningen innefattar även bestämmelser om kravet på innehåll i de nationella planerna för infrastrukturen för alternativa drivmedel som krävs av medlemsstaterna samt på rapporteringen om planernas framskridande och infrastrukturens utveckling. I artikel 1 i infrastrukturförordningen fastställs gemensamma tekniska specifikationer och krav avseende tillhandahållande av data för infrastruktur för alternativa drivmedel. Enligt artikel 20.1 i förordningen ska medlemsstaterna utse en organisation för registrering av identifieringsdata som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. Organisationen för registrering av identifieringsdata ska senast den 14 april 2025 utfärda och förvalta dessa identifieringskoder.

Enligt artikel 20.4 ska medlemsstaterna dessutom genom sina nationella åtkomstpunkter, säkerställa att data om laddnings- och tankningspunkter görs tillgängliga senast den 31 december 2024. Från den nationella åtkomstpunkten ska data kunna lämnas till en gemensam europeisk åtkomstpunkt, som kommissionen inrättar fram till slutet av 2026.

Enligt artikel 20.2 ska ansvariga för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, säkerställa tillgång till statiska och dynamiska data om den infrastruktur för alternativa drivmedel som de ansvarar för eller tjänster som till sin natur har anknytning till sådan infrastruktur eller lägger ut på entreprenad, utan kostnad. Datatyperna definieras i artikel 20.2.

Varje ansvarig för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, ska enligt artikel 20.3 inrätta ett programmeringsgränssnitt som ger kostnadsfri och obegränsad tillgång till dessa data och ska lämna information om programmeringsgränssnittet till de nationella åtkomstpunkterna. Informationen ska vara tillgänglig senast den 14 april 2025.

Om nationella åtkomstpunkter (artikel 20.4, delegerade akter) och organiseringen av dem föreskrivs inte i infrastrukturförordningen, utan i detta fall iaktas vad som föreskrivs i ITS-direktivet och RTTI-förordningen.

Enligt artikel 20.6 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att ändra artikel 22.2 så att eventuella nya datatyper kan beaktas och stärka de tekniska kraven för det gemensamma programmeringsgränssnittet. Genomförandeakter enligt artikel 20.7 kan också antas för att komplettera förordningen om realtidstrafikinformationstjänster i fråga om

datakvalitet samt den frekvens med vilken statistiska och dynamiska data uppdateras. Genomförandeakter godkänns genom kommittéförfarandet.

I slutet av 2023 började kommissionen bereda två delegerade förordningar och en genomförandeförordning, som planeras att bli utfärdade hösten 2024. Den delegerade förordningen om data omfattar de data som finns tillgängliga från allmänt tillgängliga laddnings- och tankningspunkter, dataspecifikt listade (ny bilaga), samt krav på vilken typ av programmeringsgränssnitt uppgifterna i fråga ska lämnas till den nationella åtkomstpunkten. Den delegerade förordningen om standarder kompletterar de tekniska specifikationerna i bilaga II. Genomförandeförordningen föreskriver om tekniska krav för lämnande av data till den nationella åtkomstpunkten. Den innehåller till exempel krav på säkerställande av datakvalitet för både dataleverantörer och den nationella åtkomstpunkten.

### ***Syfte med förordningen om elektronisk transportinformation och dess huvudsakliga innehåll***

Målet med förordningen är att öka effektiviteten i godstrafiken och logistiken samt minska den administrativa bördan. Ett av syftena med förslaget är att medlemsstaternas myndigheter ska godta elektronisk godstransportinformation i alla skeden av transportkedjan och i fråga om alla transportslag inom EU-området när transportföretagen väljer att lämna informationen elektroniskt. Ett annat syfte är att ge tillgång till informationen på ett för myndigheterna enhetligt sätt och skapa interoperabilitet mellan företagets och förvaltningens uppgifter och informationssystem.

Det centrala målet med förordningen om elektronisk godstransportinformation är alltså att göra det möjligt för myndigheter att använda godstransportinformation i elektroniskt format. Då ska myndigheternas tillgång till tillförlitlig information ordnas på ett tillförlitligt sätt. Förordningen definierar inte information i sig, utan det är fråga om information som myndigheterna har tillgång till med stöd av olika lagar. Fraktsedelinformationen är central och omfattar bland annat uppgifter om betalaren av försändelsen, avsändarens namn och kontaktuppgifter, mottagarens namn och kontaktuppgifter, typen av gods (inklusive ytterligare märkningar relaterade till transport av farligt gods), godsets totala vikt, antal kollin, datum för beställningen, transportföretagets namn och den identifierare som identifierar kollin. Behandling av personuppgifter har inte en central position i fraktinformationen, men det är möjligt att till exempel avsändaren eller mottagaren är en fysisk person. Enligt artikel 9 ska eFTI-plattformarna säkerställa att personuppgifter behandlas enligt 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 *den allmänna dataskyddsförordningen*).

Företagen åläggs ändå inte någon skyldighet att använda elektronisk information vare sig i förhållande till förvaltningen eller till andra företag. Det krävs inte att myndigheterna ska acceptera vilken elektronisk informationskälla som helst som företagen väljer, utan det förutsätts i förslaget att myndigheter godkänner elektronisk information eller elektroniska handlingar endast om det elektroniska verktyg som används vid förmedlingen uppfyller vissa krav. På detta sätt försöker man ge myndigheterna garantier för att den information eller de handlingar som förmedlas är autentiska och tillförlitliga.

Skyldigheterna enligt förordningen kompletteras av kommissionens delegerade akter och genomförandeakter. Den 5 juli 2024 godkände kommissionen en genomförandeförordning (C(2024) 4572 final) om upprättande av gemensamma förfaranden och detaljerade regler för behöriga myndigheters åtkomst till elektronisk godstransportinformation och behandling av den i enlighet med förordningen om elektronisk godstransportinformation. Syftet med förordningen

är att säkerställa interoperabiliteten mellan de informationssystem som används av myndigheterna i olika medlemsländer genom att definiera gemensamma förfaranden för myndighetens tillgång till informationsutbytessystemen. Genomförandeförordningen ålägger medlemsstaterna att utveckla ett informationssystem som bland annat omfattar myndigheternas åtkomstpunkter för eFTI-information, administration av de unika identifierarna för de myndigheter som har rätt att ta del av informationen samt en eFTI-gate, som möjliggör import av information från eFTI-plattformar. Processen för godkännande av förordningen pågår fortfarande i medlemsstaterna, och den har inte publicerats i EU:s officiella tidning. Den kommer också att kompletteras med mer detaljerade icke-bindande dokument om teknisk support som kommissionen utarbetar tillsammans med medlemsstaterna.

Dessutom godkände kommissionen den 15 juli 2024 en delegerad förordning (C(2024) 5224 final) om att komplettera förordningen om elektronisk godstransportinformation genom att ändra del B i bilaga I, som innehåller bestämmelser om gemensamma dataset och deldataset. Även för dess del pågår processen för godkännande fortfarande i medlemsstaterna.

### ***Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet***

Syftet med propositionen är att främja utvecklingen av biljettsamarbetet och i synnerhet rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande avtalsvillkor. I rollen som offentliga arrangörer av kollektivtrafik och som parter som producerar offentliga tjänster bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att säkerställa lika verksamhetsvillkor för alla tjänsteleverantörer i regionen. Dessutom bör användningen av kollektivtrafik främjas även utanför tätorter samt hållbara transportsätt genom att kombinera långdistanstransporter och lokala transporttjänster till smidiga resekedjor.

### ***Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret och offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt***

Syftet med ändringarna är att komplettera och förtydliga regleringen av uppgifter som lämnas ut ur trafik- och transportregistret. Dessutom är målet att harmonisera begreppen om den som ansvarar för den lagstadgade uppgiften.

När det gäller offentliggörande av information om personer som utövar offentlig makt är syftet att förbättra tillgången till tjänster som tillhandahålls av sådana personer.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

#### ***Infrastrukturförordningen***

##### *Identifikationsregisterorganisation och unika identifierare*

Transport- och kommunikationsverket föreslås bli den identifikationsregisterorganisation som utses av medlemsstaten. Identifikationsregisterorganisationen (så kallad *ID registration organisation*, dvs. *IDRO*) utfärdar och administrerar unika identifieringskoder med vars hjälp man kan identifiera ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. Åtminstone för den som ansvarar för laddningspunkten är identifieringskoden information som ska anges via programmeringsgränssnittet och anmälas till den nationella åtkomstpunkten. I regel kan det förväntas att identifieringskoden kommer att användas vid informations-utbyte i ett maskinläsbart format.

Eftersom identifieringskoden också kan användas för andra ändamål för att identifiera tjänsteleverantörer, innehåller propositionen även ett förslag om att Transport- och kommunikationsverket ska kunna publicera identifierarna på sin webbplats. I allmänhet är innehavarna av identifierarna juridiska personer. I princip kan även fysiska personer utöva sådan verksamhet. Då får namnet på innehavaren av identifieraren eller andra personuppgifter inte offentliggöras.

Beredskap för att utfärda nya identifierare och administrera dem bör finnas senast den 14 april 2025.

#### *Information om laddnings- och tankningspunkter som är tillgängliga för allmänheten*

Ansvariga för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, säkerställa tillgång till statiska och dynamiska data om den infrastruktur för alternativa drivmedel som de ansvarar för eller tjänster som till sin natur har anknytning till sådan infrastruktur som de tillhandahåller eller lägger ut på entreprenad, utan kostnad, enligt artikel 20.2 och 20.3 i infrastrukturförordningen. Informationen ska vara tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten senast den 14 april 2025.

I propositionen föreslås att en hänvisning till de skyldigheter som avses i artikel 20 fogas till transportservicelagen. Innehållet i skyldigheterna avseende lämnande av information utökas inte genom nationell reglering. Bestämmelsen är således i första hand informativ till sin karaktär, men den förtydligar helheten i förhållande till vart informationen om gränssnittet ska lämnas i Finland. I propositionen föreslås att Trafikledsverket ska ansvara för den nationella åtkomstpunkt som avses i artikel 20.4 i infrastrukturförordningen. Trafikledsverket kan anskaffa informationstjänsten från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

Medlemsstaterna ska se till att den information som avses i förordningen är tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten senast den 31 december 2024. I infrastrukturförordningen avses med nationell åtkomstpunkt den nationella åtkomstpunkten enligt RTTI-förordningen. Trafikledsverket ska därför ta hand om uppgifterna relaterade till den nationella åtkomstpunkten som avses i artikel 20 och kommissionens delegerade akter, så att tjänsten är tillgänglig senast den 31 december 2024. Trafikledsverket kan anskaffa informationstjänsten från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Den nationella åtkomstpunkten behöver inte inrättas av en myndighet utan kan inrättas på olika sätt.

Enligt artikel 20.5 ska kommissionen senast den 31 december 2026 inrätta en gemensam europeisk åtkomstpunkt.

#### ***Förordningen om elektronisk godstransportinformation***

I propositionen föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska ansvara för det nationella system för utbyte av elektronisk godstransportinformation om vilket föreskrivs i förordningen. Ämbetsverket kan själv organisera informationsutbytessystemet eller skaffa tjänsten från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

#### ***Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet***

För att främja biljettsamarbetet och förtydliga de gällande skyldigheterna avseende detta föreslås att lagen ska ålägga de behöriga myndigheterna en uttrycklig skyldighet att främja biljettsamarbetet inom sina verksamhetsområden. Förslaget gäller de behöriga myndigheterna

inom vägtrafiken och järnvägstrafiken. En behörig myndighet bör främja biljettsamarbete genom att offentliggöra allmänna avtalsvillkor för biljettsamarbete och genom att möjliggöra biljettsamarbete för alla villiga aktörer i enlighet med de offentliggjorda avtalsvillkoren. När det gäller de myndigheter som ansvarar för järnvägstrafiken anknyter förslaget till statsminister Petteri Orpos skrivning i regeringsprogrammet om ökad konkurrens inom persontransporter på järnvägar genom att göra det möjligt för kommuner, samkommuner och regioner att köpa transporter. Kommunikationsministeriet har startat ett lagstiftningsprojekt ([LVM005:00/2024](#)), som möjliggör regional behörighet inom järnvägstrafik. Offentliggörandet av avtalsvillkoren främjar utvecklingen av enhetliga modeller för biljettsamarbete, särskilt inom områden och tjänster där det finns mindre biljettsamarbete. Offentliggörandet av avtalsvillkoren leder också till mer rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor och kan förhindra situationer där avtalsparternas ojämlika förhandlingsposition har en negativ effekt på biljettsamarbete.

I propositionen föreslås dessutom att innehållet i skyldigheten avseende det så kallade enkelbiljettgränssnittet ska ändras så att det i fortsättningen ska vara möjligt att inkludera ändrings- och avbokningsvillkor i den enkelbiljett som finns tillgänglig via gränssnittet, om den aktuella operatören har liknande utbytbara och avbokningsbara enkelbiljetter tillgängliga via sin försäljningskanal.

#### ***Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret och offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt***

Uppgifter om försäkringsbolag och försäkringens giltighet, FO-nummer samt namnet på den ansvarige läggs till de uppgifter som ska lämnas ut i enskilda fall enligt 227 §, även när verksamhetsutövaren är en fysisk person. Samtidigt kan uppgifterna lämnas ut för transportrelaterade ändamål enligt 228 §.

Dessutom preciseras överlämnande av uppgifter till en annan part som utför en uppgift som föreskrivs i lagen på ett sådant sätt att de därtill hörande uttrycken i 230 § och 231 § 4 mom. harmoniseras. När det gäller de uppgifter som lämnas ut från trafik- och transportregistret till inkassoföretag klargörs nuläget så att inkassoföretagens rätt att ta del av information trots förbud mot utlämnande av uppgifter framöver uttryckligen föreskrivs i lagen.

Enligt propositionen fogas en uttrycklig bestämmelse i transportservicelagen, i vilken den information som Transport- och kommunikationsverket kan publicera på sin webbplats om personer som utövar offentlig makt preciseras. Förslaget gör det möjligt att offentliggöra namn och kontaktuppgifter relaterade till utövande av verksamhet på en person som har behörighet, auktorisation, fullmakt eller motsvarande utfärdad av ett ämbetsverk och som med stöd av detta kan utföra läkarundersökningar eller bedöma prov och som är nödvändiga för att erhålla ett annat personligt tillstånd utfärdat av verket. Även om det i princip kan antas att tillgången till sådan information ligger i personens eget intresse i syfte att underlätta tillgången till de tjänster som tillhandahålls av personen, har personen alltid rätt att neka offentliggörandet av sådan information.

Det föreslås att 216 § 1 mom. 4 punkten och den sista meningen i 197 § 3 mom. i lagen ska upphävas. I 216 § 1 mom. 4 punkten i lagen är det fråga om utbildningsorganisationer som fått ett godkännande att ordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagartutbildning och som kan anses ingå i tillstånden för verksamhetsutövare som avses i 1 punkten. Den sista meningen i 197 § 3 mom. motsvarar i sin tur bestämmelsen i informationshanteringslagen och är således onödig.

## **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

### 4.2.1 Ekonomiska konsekvenser för företag

#### ***Infrastrukturförordningen***

De ekonomiska konsekvenser för företag som propositionen medför beror främst på EU-förordningarna, och detta förslag utvidgar inte de skyldigheter som följer av förordningarna.

De förslag som följer av infrastrukturförordningen medför direkta konsekvenser för aktörer som förvaltar och äger laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel och som tillhandahåller relaterade mobilitetstjänster. För närvarande finns det cirka 20 företag som tillhandahåller olika laddnings- och tankningstjänster för alternativa drivmedel i Finland. Antalet tjänsteleverantörer kan dock förväntas öka åtminstone något i takt med att marknaden och distributionsinfrastrukturen utvecklas.

I enlighet med propositionen föreslås att Transport- och kommunikationsverket utses till identifikationsregisterorganisation. Transport- och kommunikationsverket kan framöver ta ut en avgift för att lägga till de unika identifierare som den utfärdar i informationssystemet i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Aktörer ansöker om organisationsspecifik ID för laddnings- och tankningspunkter samt mobilitetstjänster endast en gång, vilket innebär att möjligheten att lägga till en avgift för informationstjänsten inte kan anses medföra en betydande kostnad eller administrativ börda för aktörerna. Avgifterna bör dock hållas måttliga, och de bör inte täcka kostnaderna för verksamheten.

#### ***Förordningen om elektronisk godstransportinformation***

Eftersom förordningen om elektronisk godstransportinformation inte är förpliktande för företag, medför genomförandet av den inga direkta ekonomiska konsekvenser för företag. Propositionen innehåller inte heller förslag som medför ekonomiska konsekvenser för företag. Kommissionen kommer att utvärdera konsekvenserna av genomförandet av förordningen 2029. Tidigast därefter kan förordningen bli förpliktande för företag. Kostnaderna för en övergång till behandling av elektronisk godstransportinformation och dess fördelar har uppskattats i samband med beredningen av förordningen inom EU-området men inte nationellt.

Företag orsakas ekonomiska konsekvenser i situationer där ett företag beslutar att införa elektronisk godstransportinformation i enlighet med förordningen. Införandet av elektronisk godstransportinformation kräver förändringar i företagets informationssystem, alternativt kan elektronisk godstransportinformation enligt förordningen köpas som en tjänst från en extern tjänsteleverantör. Företagets eller tjänsteleverantörens informationssystem, plattform, ska dock certifieras, vilket medför kostnader. Transportföretag i Finland har kunnat använda den elektroniska fraktsedeln eCMR i enlighet med tilläggsprotokollet till konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR) sedan den 11 april 2019. eCMR-fraktsedeln är kostnadseffektiv för transport- och speditorsföretag, eftersom dess tekniska implementeringsmetod är friare, och företagets eCMR-lösning är inte föremål för en obligatorisk certifieringsskyldighet såsom förordningen elektronisk godstransportinformation.

Transport- och speditorsmarknaden är brokig i Finland. Vissa företag har kommit långt med digitaliseringen medan andra använder digitala lösningar endast i begränsad omfattning. Eftersom informationsutbytet är frivilligt enligt förordningen, kan företagen överväga fördelarna och kostnaderna för genomförandet.

### ***Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet***

En utvidgning av skyldigheten avseende enkelbiljetter till att även omfatta biljettprodukter som berättigar till enkelresor med möjlighet till ändring och avbokning gäller alla sådana leverantörer av persontransporttjänster på landsväg och järnväg, leverantörer av förmedlingstjänster och kombinationstjänster som tillhandahåller enkelbiljetter med möjlighet till ändring och avbokning via den egna försäljningskanalen. I praktiken innebär detta att om tjänsteleverantörens egen elektroniska försäljningskanal tillhandahåller enkelbiljetter med möjlighet att ändra eller avboka dem, ska tillgång till dessa biljettprodukter framöver även erbjudas via biljett- och betalningsgränssnittet. Propositionen medför inte någon skyldighet för företagen att utveckla nya biljett- och betalningsgränssnitt eller att lägga till nya biljettprodukter i tjänsteutbudet.

De kostnader för företagen som propositionen medför består därför av kostnader för att lägga till en enkelbiljettprodukt som redan finns tillgänglig i aktörens egen elektroniska försäljningskanal även från biljett- och betalningssystemets försäljningsgränssnitt till tillhandahållare av andra mobilitetstjänster eller kombinationstjänster. Förändringen medför konsekvenser för företagens informationssystem och utvecklingskostnaderna för dem till den del som dessa biljettprodukter ännu inte är tillgängliga via gränssnittet. Konsekvenserna kan dock inte uppskattas vara särskilt betydande, eftersom det är möjligt att åtminstone delvis genomföra de sannolikt nödvändiga informationssystemförändringarna i samband med det vanliga utvecklingsarbetet. I egenskap av tillsynsmyndighet kan Transport- och kommunikationsverket vid lagens ikraftträdande även vid behov ge råd och instruera aktörer i fråga om de krav som ändringen medför.

#### 4.2.2 Konsekvenser för de offentliga finanserna och myndigheterna

##### ***Infrastrukturförordningen***

Transport- och kommunikationsverket tilldelas en ny myndighetsuppgift som identifikationsregisterorganisation som utses av medlemsstaten i enlighet med artikel 20.1 i infrastrukturförordningen. Det är fråga om en ny myndighetsuppgift, vars resursbehov på cirka 0,5 årsverken ombesörjs genom överföring från andra uppgifter. Engångskostnaden för inrättandet av den informationstjänst som uppgiften som identifikationsorganisation kräver har uppskattats till cirka 50 000 euro.

Avgifter kan tas ut för anmälan av enskilda identifierare till informationstjänsten och för utfärdande av nya identifierare, vilket åtminstone delvis skulle täcka kostnaderna för identifikationsregisterorganisationens verksamhet. Antalet aktörer som tillhandahåller laddnings- eller tankningspunkter för alternativa drivmedel eller relaterade mobilitetstjänster uppskattas för närvarande vara relativt litet, eftersom marknaden ännu håller på att utvecklas. Om man dessutom tar hänsyn till storleken på liknande avgifter som för närvarande används i andra medlemsländer (till exempel 100 euro för varje ID i Beneluxländerna), bör avgifterna som tas ut för ID:n vara betydligt högre än de avgifter som tas ut i andra medlemsländer för att täcka kostnaderna för hela informationstjänsten. Därför har det bedömts att avgifterna åtminstone i inledningskedet inte kommer att täcka de kostnader som uppgiften orsakar. De kostnader som följer av den nya myndighetsuppgiften och den relaterade informationstjänsten bör således täckas med Transport- och kommunikationsverkets anslag.

Trafikledsverket tilldelas ansvar för den nationella åtkomstpunkten i fråga om den information om vilken föreskrivs i infrastrukturförordningen. Enligt förslaget kan Trafikledsverket anskaffa åtkomstpunkten från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

När det gäller de uppskattade kostnaderna för den nationella åtkomstpunkten är det viktigt hur informationstjänsten organiseras som helhet och vilka och hur omfattande fördelar som eftersträvas när det gäller den information som lämnas till den nationella åtkomstpunkten för att påskynda digitaliseringen av hela transportsektorn. En medlemsstat kan anses ha rätt att pröva utveckling och tillhandahållande av funktioner som är mer omfattande än de minimikrav som anges i artikel 20 i infrastrukturförordningen och de delegerade akter som utfärdats med stöd av den, till exempel med avseende på olika samlingsdatabaser och rapporteringsfunktioner som kombinerar olika data. På miniminivå kan en nationell åtkomstpunkt implementeras som en så kallad katalogmodell. När det gäller katalogberedskap kräver skötseln av uppgiften inga nya resurser för Trafikledsverket under 2024, utan den anses uppfyllas av det servicepaket som beställts av Trafikledsverket.

De skyldigheter för medlemsstaterna som följer av infrastrukturförordningen och de delegerade akter som utfärdats med stöd av den med avseende på den nationella åtkomstpunkten kräver dock utvecklingsarbete, vilket den nuvarande servicehelheten inte täcker.

För att utveckla den nationella åtkomstpunkten enligt infrastrukturförordningen kan det uppskattas att 50 000 euro kommer att krävas för införande av gränssnitten, 50 000 euro för utveckling av katalogen och 150 000 euro för validering, insamling och konversion av data, dvs. totalt 250 000 euro. Dessutom uppskattas uppgifterna relaterade till upphandling och avtalshantering orsaka ett permanent resursbehov på 0,5–1 åv.

Syftet med lagstiftningsprojektet för genomförandet av ITS-direktivet (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa andra lagar, datarymden II, projektnummer: [LVM015:00/2024](#)), är att utreda den helhet som ITS-direktivet och dess tillämpningsbestämmelser om den nationella åtkomstpunkten bildar och ett ändamålsenligt genomförande av dem i Finland.

När det gäller de resursbehov som följer av propositionen har det uppskattats att de inte kräver ökat anslag.

### ***Förordningen om elektronisk godstransportinformation***

Den föreslagna nya myndighetsuppgiften för Transport- och kommunikationsverket enligt propositionen orsakar kostnader i systemets utvecklings- och underhållsfas. Transport- och kommunikationsverket har tidigare beviljats ett anslag på 4,5 miljoner euro för 2023–2026 för genomförande och införande av den nationella delen av utbytet och infrastrukturen för elektronisk godstransportinformation. Genomförandet pågår, och denna proposition medför inte nytt finansieringsbehov.

Det permanenta finansieringsbehovet på grund av administrationen av informationsutbytet kan bedömas på en mer exakt nivå först efter att EU-kommissionen har utfärdat nödvändiga delegerade förordningar och genomförandeakter, som troligen kommer att utfärdas i slutet av 2024.

### ***Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet***

Utvidningen av skyldigheten avseende enkelbiljetter gäller även offentliga aktörer som tillhandahåller enkelbiljetter via sina försäljningskanaler och som inte har ansetts omfattas av den nu gällande skyldigheten. I praktiken innebär detta att om tjänsteleverantörens egen elektroniska försäljningskanal tillhandahåller enkelbiljetter med möjlighet att ändra eller avboka dem, ska tillgång till dessa biljettprodukter framöver även erbjudas via biljett- och



betalningsgränssnittet. Propositionen medför därför inte någon skyldighet för att utveckla nya biljett- och betalningsgränssnitt eller att lägga till nya biljettprodukter i tjänsteutbudet. Baserat på den information som samlats in av Transport- och kommunikationsverket har alla behöriga myndigheter sedan 2022 haft ett gränssnitt för enkelbiljetter. Alla behöriga myndigheter har dock inte nödvändigtvis tagit gränssnitten i produktion, om det inte har funnits någon efterfrågan på återförsäljning av biljetter. I dessa fall kan en utvidgning av skyldigheten till enkelbiljetter med avboknings- och ändringsvillkor öka intresset, om en aktör tillhandahåller de aktuella biljettprodukterna, även i gränssnitt som ännu inte har tagits i produktion.

De kostnader för offentliga aktörer som propositionen medför består därför av kostnader för att lägga till en enkelbiljettprodukt som redan finns tillgänglig i aktörens egen elektroniska försäljningskanal från biljett- och betalningssystemets försäljningsgränssnitt till tillhandahållare av andra mobilitetstjänster eller kombinationstjänster. Konsekvenserna bedöms således vara små, och det är sannolikt att nödvändiga informationssystemförändringar kan genomföras i samband med det normala utvecklingsarbetet.

Den nya skyldighet för de behöriga myndigheterna att offentliggöra de allmänna avtalsvillkoren för biljettsamarbete till exempel på sina webbplatser som föreslås i propositionen medför uppskattningsvis endast mindre konsekvenser för de behöriga myndigheterna.

Den reform av den statliga regionförvaltningen som bereds för närvarande kan också påverka de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna om vilka föreskrivs i transportservicelagen och vars uppgifter inom offentliga persontransporter överförs till Transport- och kommunikationsverket.

#### 4.2.3 Konsekvenser för ämbetsverkens informationshantering

I propositionen föreslås nya myndighetsuppgifter i form av trafikinformationstjänster för Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Ämbetsverket tar hänsyn till de nya uppgifterna i sin informationshanteringsplan. Den följande förslagets konsekvenser för myndigheternas informationshantering är ringa till sin karaktär.

De föreslagna nya uppgifterna för Transport- och kommunikationsverket är att vara åtkomstpunkt för utbyte av elektronisk godstransportinformation enligt föreslagna 154 c § och identifikationsregisterorganisation enligt 188 a §. Den senare uppgiften uppskattas vara relativt liten, och därför är det inte motiverat att skaffa den från Fintraffic Ab. Till den del som ämbetsverken kan skaffa informationstjänsterna från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab överensstämmer förslagen i propositionen med det gällande arrangemanget avseende tillgången till väsentlig information om mobilitetstjänster enligt 154 § i lagen om transportservice.

I föreslagna 154 b § är det fråga om en nya uppgift för Trafikledsverket som ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten när det gäller information om laddnings- och tankningspunkter. Även om det skulle vara en ny lagstadgad uppgift som tilldelas Trafikledsverket och som bygger på den skyldighet som fastställts för medlemsstaten i infrastrukturförordningen att ordna den nationella åtkomstpunkten är uppgiften inte helt ny för Trafikledsverket, utan det är fråga om att inkludera de datatyper som vilka föreskrivs i infrastrukturförordningen i den helhet av trafikdatatyper som Trafikledsverket redan anskaffar från trafikstyrningsföretaget Fintraffic Ab.

På myndigheternas verksamhet tillämpas lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019), nedan *informationshanteringslagen*, och således blir den också tillämplig på de myndighetsuppgifter som gäller de nya föreslagna trafikinformationstjänster som föreslås i propositionen. Om uppgifter upphandlas från Fintraffic Ab är

informationshanteringslagen endast delvis tillämplig. I 3 § 4 mom. i informationshanteringslagen föreskrivs att vad som i 4 kap., 22–24 och 25–27 § samt 6 a kap. i denna lag föreskrivs om informationshanteringsenheter och myndigheter ska tillämpas på privatpersoner, privaträttsliga sammanslutningar och sådana offentlighetsliga samfund som inte är myndigheter till den del dessa sköter offentliga förvaltningsuppgifter.

Den myndighet som ansvarar för uppgiften skulle i princip fungera som personuppgiftsansvarig i fråga om behandlingen av personuppgifter. Om uppgifterna som rör informationstjänsten upphandlas från Trafikstyrbolag Fintraffic Ab gäller det att i de avtal som avser dem tillräckligt exakt även definiera behandlingen av personuppgifter. Det bör dock påpekas att behandlingen av personuppgifter i de uppgifter som upphandlas från Fintraffic Ab är mycket begränsad. Enligt infrastrukturförordningen ska information till den nationella åtkomstpunkten lämnas om programmeringsgränssnittet, som innehåller den information som anges i artikel 20.2 i förordningen. Denna information innehåller en mycket begränsad mängd personuppgifter. Det är främst fråga om kontaktuppgifter för ägarens ansvariga för laddnings- och tankningspunkter i de praktiskt taget sällsynta situationer där en sådan aktör är en fysisk person. Även då gäller det att notera att informationen lämnas via aktörens eget programmeringsgränssnitt, medan den nationella åtkomstpunkten främst är en kanal för att hitta programmeringsgränssnittets läge.

Systemet för informationsutbyte enligt förordningen om elektronisk godstransportinformation behövs, eftersom det säkerställer myndigheternas tillgång till elektronisk godstransportinformation. Även när det gäller elektronisk godstransportinformation är det främst fråga om annan information än personuppgifter, men de personuppgifter som behandlas omfattar till exempel avsändarens och mottagarens namn och kontaktuppgifter när dessa är fysiska personer. Likaså gäller det att notera att informationsutbytessystemet eFTI endast utgör ett sätt att komma åt information. Fintraffic Oy behandlar i regel inte själv informationen och behöver inte heller göra det. Om myndigheternas rätt att få åtkomst till godstransportinformation föreskrivits annanstans i lag.

I 4 § 2 mom. i lagen om offentlighet myndigheternas verksamhet i(621/1999, nedan *offentlighetslagen*) föreskrivs att vad som sägs om en myndighet gäller även sammanslutningar, inrättningar, stiftelser och enskilda personer som utövar offentlig makt och som enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller en förordning utför ett offentligt uppdrag. Offentlighetslagen är tillämplig när myndigheterna själva ordnar de informationstjänster som avses i förslaget. Om uppgiften med stöd av lagen överförs till Trafikstyrbolag Fintraffic Ab är det i regel inte fråga om utövande av offentlig makt, och således blir offentlighetslagen inte tillämplig till den del.

#### 4.2.4 Övriga konsekvenser för människor och samhällsliga konsekvenser

##### 4.2.4.1 Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

###### *Konsekvenser för människogrupper*

De ändringar som föreslås i propositionen reglerar inte direkt de tjänster som tillhandahålls eller deras innehåll, utan målet för förslagen är att främja de data som finns tillgängliga för olika transportföretag och som kan användas för att förbättra befintliga tjänster och också för att främja ett effektivare utnyttjande av information och därmed informationsbaserad kunskap och de möjligheter den medför på hela transportsystemets nivå. Därför kan konsekvenserna av de föreslagna förändringarna för människogrupper inte direkt mätas eller regleras, utan effekterna

är snarare indirekta, vilket främjar utnyttjandet av data på hela transportsystemets nivå och möjliggör därmed utveckling av mobilitetstjänster och tillhandahållande av digitala mobilitetstjänster som motsvarar passagerarnas behov.

När det gäller indirekta jämställdhetskonsekvenser bör det också noteras att kvinnor använder kollektivtrafik och hållbara transportsätt mer än män. Enligt [den nationella resvaneundersökningen](#) var andelen hållbara resor 2021 för kvinnor följande: 27 % till fots, 8 % på cykel och 7 % med kollektivtrafik. Motsvarande andelar för män var 18 % till fots, 7 % på cykel och 5 % med kollektivtrafik. För kvinnor var promenader vanligast bland dem som inte fyllt 18 år och dem som fyllt 64 år. Kollektivtrafiken var vanligast bland kvinnor som inte fyllt 35 år och som fyllt 74 år. För män är alla hållbara transportsätt vanligast i gruppen som inte fyllt 18 år, därefter minskar resor till fots och på cykel avsevärt.

### *Konsekvenser för integritetsskyddet*

Offentliggörandet av kontaktuppgifter och rättigheter för personer som utför offentliga förvaltningsuppgifter medför konsekvenser för dessa personers integritetsskydd. Syftet med propositionen är att underlätta tillgången till kontaktuppgifter och rättigheter för personer som utför läkarundersökningar, bedömer prov och språkkunskaper eller utför liknande uppgifter där de utfärdade intygen är nödvändiga för att få tillstånd av Transport- och kommunikationsverket. När det gäller personer som utför offentliga förvaltningsuppgifter begränsas offentliggörandet av information på webbplatser till namn och kontaktuppgifter relaterade till verksamheten, som är nödvändiga för att personerna i fråga ska kunna tillhandahålla tjänster som hör till den aktuella offentliga förvaltningsuppgiften. Frågan är således begränsad till offentliggörandet av personuppgifter som kan anses nödvändiga från personernas synpunkt för att göra det möjligt för dem att tillhandahålla tjänsterna. Den nuvarande situationen, där Transport- och kommunikationsverket endast kan publicera till exempel namn eller ingen information alls, kan vara ojämlig för en person som utövar offentlig makt jämfört med en annan person som tillhandahåller tjänsten, om exempelvis en persons kontaktuppgifter baserat på enbart namn är lättare tillgängliga än den andra personens eller om kunderna med i fråga om kontaktuppgifter som ges i telefonservice lättare hänvisas att kontakta till exempel den första personen som nämns. Sakkunniga söker också själva till dessa tjänster. Endast deras namn och kontaktuppgifter skulle publiceras på ämbetsverkets webbplats samt deras verksamhetsområde (kommun eller landskap) och deras rättigheter (vilken typ av offentlig förvaltningsuppgift de utför). Ett annat rättsskyddsmedel som personer har är rätten att förbjuda offentliggörandet av personuppgifter.

Propositionens konsekvenser för integritetsskyddet ska också granskas mot bakgrund av rättigheterna hos dessa personers kunder. I egenskap av myndighet ska Transport- och kommunikationsverket kunna ge råd om hur tillståndsärenden kan skötas. Det är viktigt för kunderna att hitta sakkunniga som har befogenhet att utföra kontroller och bedöma prov, annars kommer de inte att kunna sköta sina ärenden. I sista hand kan det vara fråga om en persons möjligheter att utöva sitt yrke.

Syftet med den föreslagna bestämmelsen, enligt vilken en persons rätt att förbjuda utlämnande av sina uppgifter ur trafik- och transportregistret med stöd av 231 § 1 och 2 mom. i lagen inte förhindrar utlämnande av uppgifter när fordran anknyter till transporter, är att förtydliga regleringen. Uppgifter har lämnats ut till sådana aktörer främst för att driva in felparkeringsavgifter som påförts av privat parkeringsövervakning. Förslaget innebär en begränsning av en persons rätt att förbjuda utlämnande av sina uppgifter ur trafik- och transportregistret. På motsvarande sätt som när det gäller fullständigt döljande av uppgifter i fråga om 227 § är det på grund av säkerställande av andra viktiga samhällsintressen är

utlämnande av uppgifter till indrivningsbolag nödvändigt med tanke på ett fungerande parkeringssystem. Det gäller att notera att de uppgifter som får lämnas ut i dessa situationer är begränsade till uppgifter som kan lämnas ut enligt 227 och 228 §. Sådan information omfattar inte till exempel ansiktsbilder eller biometriska certifikat.

Propositionen innehåller inte förslag till behandling av känsliga personuppgifter.

#### 4.2.5 Miljökonsekvenser

I propositionen föreslås inga ändringar som medför direkta mätbara miljökonsekvenser. Förslagen om informationens tillgänglighet och användbarhet avser data i maskinläsbart format som ska delas mellan olika transportaktörer. Således leder propositionen inte direkt till exempelvis reglering av vilken typ av tjänster som tillhandahålls med hjälp av dessa data. Med hjälp av information i maskinläsbart format kan aktörer som tillhandahåller trafikrelaterade tjänster dock utveckla sina tjänster för att bättre bemöta människors individuella mobilitetsbehov. Därför kan en förbättrad tillgång till information om allmänna laddnings- och tankningspunkter indirekt främja och påskynda förändringen av trafikens drivkraft. Mer information i digital form ökar människors möjlighet att transporter med lägre utsläpp.

I kommissionens konsekvensbedömning av infrastrukturförordningen ([SWD\(2021\)631 final](#)) konstateras i fråga om regleringen av distributionsinfrastrukturen att miljöfördelarna är en central grund för att vidta de föreslagna åtgärderna i syfte att främja ett snabbare och mer omfattande införande av infrastruktur för alternativa drivmedel. I konsekvensbedömningen konstateras också att miljökonsekvenserna till följd av interoperabilitet mellan information och tjänster och den mest heltäckande information som tillhandahålls användare inte kan beräknas kvantitativt och därför inte kan utvärderas mer exakt.

## 5 Alternativa handlingsvägar

### 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

#### *Infrastrukturförordningen*

När det gäller identifikationsregisterorganisationens uppgifter övervägdes vid beredningen av propositionen även möjligheten att Transport- och kommunikationsverket kunde anskaffa administrationen av unika identifierare, som avses i infrastrukturförordningen, från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Dessutom har man vid beredningen övervägt möjligheten att direkt tilldela Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab identifikationsregisterorganisationens uppgifter. Under beredningen blev det dock klart att en utmaning med att genomföra alternativet var ordnandet av den nödvändiga finansieringen. Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab kunde ta ut avgifter av aktörerna för att täcka kostnaderna för tjänsten. I medlemsländer där det redan finns identifikationsregisterorganisationer är dock avgifterna för identifierare antingen mycket låga (100 euro) eller alternativt tas inga avgifter ut. I denna implementeringsmodell bör dock avgifterna vara betydligt högre, och om man till exempel uppskattar att det är identifierare för cirka 20 aktörer som ska läggas till i informationstjänsten bör avgiften vara cirka 2 500 euro.

### 5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

#### *Infrastrukturförordningen*

I vissa länder har det funnits identifikationsregisterorganisationer redan innan förordningen utfärdades. Belgien, Nederländerna och Luxemburg (Beneluxländerna) har en gemensam

identifikationsregisterorganisation. Identifikationsregisterorganisationens uppgifter sköts av Benelux gemensamma sekretariat (Benelux General Secretary), som är en mellanstatlig organisation som underlättar gränsöverskridande samarbete mellan Beneluxländerna. Även andra operatörer än de som är belägna i Beneluxländerna kan ansöka om ID hos Beneluxländernas identifikationsregisterorganisation. Man kan också ansöka om flera ID:n, till exempel en identifierare som börjar med olika landskoder. Man ansöker om ID på en blankett på webbplatsen, där sökanden kan välja landskod (BE, NL eller LUX) och dessutom organisationsidentifierare (3 tecken). Registrering av ID kostar 100 euro, vilket kan täcka en eller flera ID:n i en ansökan. Dessutom tas en aktörsspecifik årsavgift på 90 euro ut.

Sverige offentliggjorde [den 20 december 2023 en promemoria](#) med förslag till nationellt genomförande av infrastrukturförordningen, inklusive artikel 20. Enligt förslaget utses Statens Energimyndighet till identifikationsregisterorganisation. I Sverige föreslås Energimyndigheten också bli behörig myndighet som övervakar aktörernas skyldighet att lämna information till den nationella åtkomstpunkten.

## **6 Remissvar**

Remissvar om utkastet till regeringens proposition begärdes av 150 parter. Utkastet till regeringsproposition var dessutom ute på öppen remiss på webbplatsen [www.utlatande.fi](http://www.utlatande.fi) mellan den 28 mars och 19 maj 2024. Totalt lämnades 26 utlåtanden in.

### **Remissvar som rör förslagen 154 b § och 188 a § som gäller infrastrukturförordningen**

Totalt avgavs 9 utlåtanden om förslagen som gäller infrastrukturförordningen.

Generellt sett ansågs utseendet av en identifikationsregisterorganisation och en ansvarig part för den nationella åtkomstpunkten vara bra. I två utlåtanden påpekades också att den eventuella avgiften på 2 500 euro för unika identifierare enligt den alternativa implementeringsmodellen skulle vara jämförelsevis hög. Tillgänglig information om laddnings- och tankningspunkter ansågs i allmänhet vara relevant. Även tillgången till tillgänglighetsinformation om laddnings- och tankningspunkter lyftes fram.

Propositionens 188 a § redigerades efter remissförfarandet. I utkastet som var på remiss ingick möjligheten att skaffa uppgiften från Fintraffic Ab. Eftersom uppgiften dock uppskattas vara relativt liten slopades momentet om överföring av uppgiften i förslaget. I stället kompletterades paragrafen med Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att offentliggöra koderna på sin webbplats. Än så länge är det inte helt känt för vilka syften och i vilket format koderna behövs. De ska vara i digitalt format, eftersom informationen ska inkluderas i programmeringsgränssnittet. Offentliggörandet på webbplatsen möjliggör vid behov lätt åtkomst i ett läsbart format. I sällsynta situationer kan koder anknyta till fysiska personer om en ansvarig för laddningspunkter eller leverantör av mobilitetstjänster är en fysisk person. Enligt bestämmelsen är det dock förbjudet att offentliggöra personuppgifter i sådana situationer.

### **Remissvar som rör förslaget 154 c § som gäller elektronisk godstransportinformation**

Totalt avgavs 6 utlåtanden om förslagen som gäller elektronisk godstransportinformation.

Förslaget ansågs vara bra. I sitt utlåtande lyfte Transport- och kommunikationsverket fram bestämmelserna om organ för bedömning av överensstämmelse och certifiering av plattformar för informationsutbyte och tjänsteleverantörer i förordningen om elektronisk godstransportinformation. Kommissionens delegerade förordningar om certifiering är ännu

inte klara, och därför är bedömningen av företagens kostnader osäker i detta skede. Finlands nationella ackrediteringsorgan är Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet FINAS, som för en förteckning över alla operatörer som ackrediterats av FINAS ackrediteringstjänst på sin webbplats. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska föra en förteckning över certifierade eFTI-plattformar och tjänsteleverantörer på sin webbplats.

### **Remissvar som rör förslaget 154 § som gäller väsentlig information om mobilitetstjänster inom persontransporter, multimodalförordningen och information om trafiknoder och deras tillgänglighet**

I utkastet som var på remiss ingick förslag till att ändra 154 § i lagen. I paragrafens 1 mom. beaktades kommissionens nya delegerade förordning (EU) 2024/490 om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (nedan *MMTIS-förordningen*) som utfärdats med stöd av ITS-direktivet. Dessutom hade ett nytt moment fogats till paragrafen, enligt vilket den behöriga myndigheten var ansvarig för tillgänglighetsinformation om åtkomstpunkter i vissa situationer. Totalt avgavs 18 utlåtanden om förslagen som gäller denna reseinformationshelhet.

Förslaget att framöver hänvisa direkt till multimodalförordningen i fråga om relevant information fick stöd på ett allmänt plan. Det påpekades dock i uttalandena att den helhet som regleringen av resekedjor och -information på EU-nivå och nationell nivå inte nödvändigtvis är tillräckligt tydlig för aktörerna. Även EU-reglering som fortfarande är under beredning togs upp, till exempel initiativet om multimodala resenärsrättigheter, som också har en koppling till den nu föreslagna helheten. Delvis baserat på remissvaren beslöts att överföra förslagen till vidareberedning i samband med projektet Datarymd II. Där är det avsett att på ett övergripande sätt granska det nationella genomförandet av den reglering som bildas av det reviderade ITS-direktivet och de delegerade förordningar som utfärdats med stöd av det.

I utlåtandena av de parter som företräder de behöriga myndigheterna fick förslaget att ålägga de behöriga myndigheterna att ansvara för trafiknoder och information om deras tillgänglighet inget stöd, och en mer relevant part ansågs vara infrastrukturinnehavare i stället för behöriga myndigheter. I utlåtandena konstaterades att en eventuell kartläggning av trafiknoder och nya system för insamling av information avsevärt skulle öka kostnaderna för de behöriga myndigheterna. På grund av eventuella kostnadskonsekvenser lyftes också fram behovet av att behandla förslaget i delegationen för kommunal ekonomi och kommunal förvaltning. I utlåtandena lyftes också bland annat fram att de behöriga myndigheterna inte har möjlighet att besluta om parten som ansvarar för trafiknoderna eller deras tillgänglighet, utan att beslutanderätten hör till ägaren av infrastrukturen, dvs. antingen kommunen eller staten. Även när det gäller information om störningar vid trafiknoder ansågs propositionen vara bristfällig. I utlåtandena av organisationer som företräder kollektivtrafikanvändare ansågs förslaget däremot vara bra och viktigt.

Till följd av remissvaren överfördes förslagen till denna del till projektet Datarymd II för vidareberedning. Även tillgången och kvaliteten på information om trafiknoder bör förbättras på ett mer övergripande sätt.

### **Remissvar som rör förslagen 155 § och 157 § som gäller biljett- och betalningssystemens interoperabilitet**

Sammanlagt 14 utlåtanden gavs om förslagen.

I utlåtandena konstaterades att en utvidgning av enkelbiljettskyldigheten till att även omfatta avboknings- och ändringsvillkor medför kostnader relaterade till informationssystem. När det gäller förslaget ansågs det vara oklart om syftet med ändringen är att utvidga skyldigheten till att även omfatta priskampanjer för enkelbiljetter.

På grund av utlåtandena har propositionen preciserats så att enkelbiljettskyldigheten inte omfattar kortvariga priskampanjer eller liknande enkelbiljettprodukter, utan förslaget begränsas till enkelbiljetter med ändrings- och avbokningsvillkor.

Förslaget om den behöriga myndighetens skyldighet att offentliggöra avtalsvillkoren ansågs delvis vara motstridiga av de behöriga myndigheterna. I utlåtandena konstaterades att redan till exempel offentlighetslagen, förvaltningslagen, konkurrenslagstiftningen och upphandlingsbestämmelserna ålägger offentliga aktörer till icke-diskriminering och likabehandling i sin verksamhet, och därför ansågs förslaget vara både överlappande visavi befintliga bestämmelser och onödigt. Samtidigt motsätter sig dessa aktörer den föreslagna publiceringsskyldigheten bland annat för att den omotiverat ingriper i avtalsfriheten, och för att den endast hänför sig till myndigheterna. Utlåtandena lyfte också fram de utmaningar som anknyter till bland annat överenskommelser om påstigningsersättningar.

På grund av utlåtandena har propositionen preciserats så att skyldigheten att offentliggöra avtalsvillkoren endast gäller allmänna avtalsvillkor.

### **Remissvar som rör 197 §, 203 a §, 227 §, 228 § och 231 § som gäller trafik- och transportregistret samt övrigt utlämnande av information**

Totalt avgavs 6 utlåtanden om förslagen som gäller utlämnande av information.

I justitieministeriets utlåtande ansågs den föreslagna ändringen av tillsynsmyndighetens rätt att få information i 197 § som alltför omfattande, särskilt i förhållande till information från straff- och bötesregistret. Därtill uppmärksammades i såväl justitieministeriets som finansministerns uttalanden att den sista meningen i 197 § 3 mom. är onödig, eftersom det i informationshanteringslagen föreskrivs om sättet för utlämnande av information. Propositionen har ändrats med beaktande av remissvaren. Förslaget om utvidgning av tillsynsmyndighetens rätt till uppgifter har slopats i sin helhet i propositionen när det gäller 197 § 3 mom. I förslaget har däremot lagts till ett förslag om att stryka sista meningen i 197 § 3 mom., eftersom den är en överlappande bestämmelse som redan finns i informationshanteringslagen och därför onödig.

Enligt såväl justitieministeriets som justitiiekanslersämbetets utlåtande bör förslaget om offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt kompletteras, särskilt med hänsyn till de därmed sammanhängande integritetsskyddsbedömningarna och relaterade avgöranden av grundlagsutskottet och Europadomstolen. Dessutom bör föreslagna 203 a § kompletteras med rättigheter för personer i fråga om de uppgifter som ska offentliggöras, vilka endast har angetts i motiveringarna men inte i själva paragrafförslaget.

I fråga om föreslagna 203 a § har såväl den föreslagna paragrafen som motiveringen till propositionen kompletterats, särskilt med hänsyn till integritetsskyddet och dataskyddsbestämmelserna. Föreslagna 203 a § har kompletterats så att även personernas rättigheter nämns i paragrafen. Därutöver har såväl de paragrafspecifika motiveringarna som även motiveringarna till lagstiftningsordning kompletterats med hänsyn till att den föreslagna bestämmelsen delvis bygger på EU-reglering av offentliggörande av information i form av förteckningar. Därför har motiveringarna också preciserats så att det blir möjligt att publicera information även i form av förteckningar enligt EU-regleringen.

Förslaget om att ändra 227 § som gäller förfrågningar i enskilda fall så att uppgifter endast lämnas ut till privatpersoner i stället för den tidigare ordalydelsen ”var och en” bifölls inte i remissvaren. Förslaget ansågs vara problematiskt i många avseenden. En utmaning ansågs till exempel vara om arbetsgivaren framöver kan kontrollera de krav som lagen ställer på arbetstagaren eller på vilken grund andra företag än de som är involverade i trafik, till exempel företag som äger fordon, ska kunna hämta de uppgifter de behöver från trafik- och transportregistret.

När det gäller den föreslagna ändringen av 228 § angående utlämnande av personbeteckning konstaterade justitiekanslersämbetet i sitt utlåtande att utlämnande bör utvärderas ytterligare med tanke på skyddet av personuppgifter i synnerhet för att det utifrån förslaget verkar att utlämnandet av uppgifter skulle ske som massutlämnande för ett ganska brett syfte.

Till följd av remissvaren har propositionen också ändrats på så sätt att det inte föreslås någon ändring av 227 § 1 mom. om vars och ens rätt att få information som enskilt utlämnande på de grunder om vilka föreskrivs i paragrafen. Däremot föreslås att uppgifter om den ansvariges namn ska läggas till i 227 § 1 mom. 1 punkten även när verksamhetsutövaren är en fysisk person. Likaså fogades möjligheten att lämna ut FO-nummer till 227 § 1 mom. Eftersom inga ändringar föreslås i lagens 228 §, innehåller propositionen inga förslag om att lämna ut personbeteckningar.

När det gäller de föreslagna ändringarna av 231 § uppmärksammade justitieministeriet i sitt utlåtande att de motiveringar för utförandet av den lagstadgade uppgiften inte förtydligar ändringen tillräckligt. I justitiekanslersämbetets utlåtande uppmärksammades i sin tur att grunderna för utlämnande av uppgifter och vilka uppgifter som lämnas bör preciseras ytterligare. Även motiveringarna till förslaget angående vilka uppgifter som ska lämnas till inkassoföretag har kompletterats.

#### **Andra observationer i remissvaren**

I dataombudsmannens utlåtande angavs att det i den fortsatta beredningen vore motiverat att precisera vilken typ av information de unika identifierarna innehåller och om de kunde innehålla personuppgifter. När det gäller andra informationsslag bör presentationen kompletteras även på grund av behandlingen av personuppgifter.

Justitieministeriet lyfte i sitt utlåtande fram behovet av att komplettera motiveringarna till propositionens lagstiftningsordning, särskilt överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter och arten av dessa uppgifter. I detta sammanhang bör även offentlighetslagens tillämplighet utvärderas vid överföringen av uppgifterna. Dessutom bör utlämnande av information till inkassoföretag tas upp i motiveringarna till lagstiftningsordning.

Trafikstyrbolag Fintraffic Ab och justitieministeriet tog i sina utlåtanden även upp det myndighetsansvar som anknyter till överlåtelsen av uppgifter, för vilket den i motiveringen avsedda 210 § inte i sig verkar vara tillämplig på de föreslagna ändringarna. På basis av remissvaren har propositionen rättats i fråga om fördelningen av myndighetsansvaret så att det i propositionen föreslås en ny 154 d §, som föreskriver om myndighets- och skadeståndsansvar när Trafikstyrbolag Fintraffic Ab utför uppgifter relaterade till informationstjänster.

Finansministeriet påpekade att propositionen inte innehåller konsekvensbedömning av informationshanteringen. Propositionen har kompletterats med en bedömning av konsekvenserna för informationshanteringen samt handlingars offentlighet och sekretess. Dessutom har propositionens paragrafspecifika och lagstiftningsmässiga motiveringar



kompletterats, särskilt när det gäller skyddet av personuppgifter och överföring av offentliga förvaltningsuppgifter med hän-syn till de brister som lyfts fram i utlåtandena.

## 7 Specialmotivering

**6 §.** *Beviljande av taxitrafik tillstånd.* Till paragrafens 2 mom. 3 punkt fogas numret på lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010). Lagen nämns för första gången i lagen om transportservice.

**154 b §.** *Information om laddnings- och tankningspunkter.* Ett nytt 154 b § fogas till lagen. Paragrafens 1 § mom. innehåller en informativ hänvisning till den skyldighet som föreskrivs i infrastrukturförordningen avseende ansvariga för allmänt tillgängliga laddnings- och tankningspunkter eller, i enlighet med arrangemang dem emellan, ägarna av dessa punkter, enligt vilken de ansvarar för tillgången till information om laddnings- och tankningspunkter. Trots att bestämmelsen är informativ behövs den för att förtydliga hur aktörer i Finland i praktiken kan fullgöra sina skyldigheter när det gäller tillgången till information enligt artikel 20 i förordningen.

Med allmänt tillgänglig infrastruktur för alternativa drivmedel avses enligt artikel 2.45 i infrastrukturförordningen infrastruktur för alternativa drivmedel som är belägen på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten, oavsett om infrastrukturen för alternativa drivmedel är belägen på allmän eller privat mark, oavsett om begränsningar eller villkor gäller för tillträde till platsen eller fastigheten och oberoende av de tillämpliga användningsvillkoren för infrastrukturen för alternativa drivmedel.

Enligt artikel 20.2 i infrastrukturförordningen ska ansvariga för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, säkerställa tillgång till statiska och dynamiska data om den infrastruktur för alternativa drivmedel som de ansvarar för eller tjänster som till sin natur har anknytning till sådan infrastruktur eller lägger ut på entreprenad, utan kostnad. Datatyperna definieras i artikel 20.2 på följande sätt:

- a) statiska data för laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa drivmedel som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:
  - i) den geografiska placeringen av laddningspunkterna och tankningspunkterna för alternativa drivmedel,
  - ii) antal anslutningsdon,
  - iii) antal parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning,
  - iv) kontaktuppgifter för ägaren och för den ansvarige för laddningsstationerna och tankningsstationen,
  - v) öppettider;
- b) ytterligare statiska data för laddningspunkter som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten:
  - i) identifieringskoder, åtminstone för den ansvarige för laddningspunkten,
  - ii) typ av anslutningsdon,
  - iii) typ av ström (växelström/likström),
  - iv) laddningsstationens maximala uteffekt (kW),
  - iv) laddningspunktens maximala uteffekt (kW),
  - vi) kompatibilitet med olika fordonstyper;
- c) dynamiska data för laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa drivmedel som de ansvarar för och som är tillgängliga för allmänheten (i funktion/ur funktion),

- i) driftstatus (i funktion/ur funktion),
- ii) tillgänglighet (i bruk/ej i bruk),
- iii) engångspris:
- iv) levererad elektricitet är 100 % förnybar (ja/nej).

Varje ansvarig för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, ska enligt artikel 20.3 i förordningen inrätta ett programmeringsgränssnitt som ger kostnadsfri och obegränsad tillgång till dessa data och ska lämna information om det programmeringsgränssnittet till de nationella åtkomstpunkterna. Informationen ska vara tillgänglig senast den 14 april 2025. Som behörig myndighet utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att skyldigheten fullgörs enligt 178 § i lagen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att Trafikledsverket är ansvarig myndighet för den nationella åtkomstpunkten när det gäller information om laddnings- och tankningspunkter enligt infrastrukturförordningen. Enligt artikel 20.4 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna, genom sina nationella åtkomstpunkter, säkerställa att data som avses i punkt 2 i denna artikel görs tillgängliga för alla dataanvändare på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Om åtkomstpunkter föreskrivs inte i infrastrukturförordningen, utan den hänvisar till den delegerade förordningen (EU) 2022/670. Det är således fråga om den nationella åtkomstpunkt som avses i RTTI-förordningen om realtidstrafikinformatjonstjänster som är underställd ITS-direktivet och om vilken det inte tills vidare särskilt föreskrivs om, men Trafikledsverket beställer i dag motsvarande datatyper från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

Infrastrukturförordningen och den delegerade förordningen om realtidstrafikinformatjonstjänster överlåter sättet för att organisera den nationella åtkomstpunkten till medlemslandets prövning och förutsätter till exempel inte att uppgiften ska skötas som myndighetsverksamhet. Enligt förslaget kan Trafikledsverket själv tillhandahålla tjänsten själv eller köpa den av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Den föreslagna regleringen gör det således möjligt att skaffa informationstjänsten endast från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab avseende den information om laddnings- och tankningspunkter om vilken föreskrivs i infrastrukturförordningen. Bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivs i 154 § i transportservicelagen om informationstjänsten enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan köpa tjänsten av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab med stöd av denna bestämmelse.

**154 c. Informationsutbyttssystemet för elektronisk godstransportinformation.** Till lagen fogas en ny 154 c, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket blir ansvarig myndighet för att organisera det nationella informationsutbyttssystemet för elektronisk godstransportinformation. Godstransportinformation är lagstadgad information om gods som transporteras inom Europeiska unionen som järnvägs-, landsvägs-, insjö- och flygtransport och som ska uppvisas till myndigheten elektroniskt eller på papper. I Finland omfattas insjötransporter inte av skyldigheten. Förordningen ålägger inte aktörer att tillhandahålla sin information elektroniskt utan föreskriver om förfaranden med vars hjälp informationsutbytet sker säkert och tillförlitligt.

I sig innehåller förordningen inte närmare bestämmelser om hur medlemsstatsmyndigheternas åtkomst till elektronisk godstransportinformation ska säkerställas, utan i artikel 5.4 i förordningen konstateras endast att medlemsstaterna för att uppfylla kraven i artikeln ska vidta åtgärder för att säkerställa att alla deras behöriga myndigheter har tillgång till och kan behandla lagstadgad information som görs tillgänglig av ekonomiska aktörer. Dessa åtgärder ska vara förenliga med de delegerade akter och genomförandeakter som avses i artiklarna 7 och 8 i

förordningen. Beredningen av dem befinner sig i slutskedet. Genomförandeförordningen ålägger medlemsstaterna att utveckla ett informationsutbytessystem som bland annat omfattar myndigheternas åtkomstpunkter för eFTI-information, administration av de unika identifierarna för de myndigheter som har rätt att ta del av informationen samt en eFTI-gate, som möjliggör import av information från eFTI-plattformar. I skäl 13 i förordningen konstateras dessutom att dessa informationsutbytessystem endast skulle fungera som mellanhänder mellan dessa aktörers plattformar och behöriga myndigheter och bör därför varken lagra eller behandla elektronisk godstransportinformation som de förmedlar åtkomst till, med undantag för metadata kopplade till databehandling av elektronisk godstransportinformation, såsom åtgärdsloggar som är nödvändiga av övervaknings- eller statistikskäl.

Enligt förslaget kan Transport- och kommunikationsverket själv tillhandahålla informationsutbytessystemet eller köpa tjänsten av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Den föreslagna regleringen gör det således möjligt att skaffa informationstjänsten om vilken föreskrivs i förordningen om elektronisk godstransportinformation endast från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivs i 154 § i transportservicelagen om informationstjänsten enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan köpa tjänsten av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab med stöd av denna bestämmelse.

**154 d §. Ansvar för informationstjänstens leverantör.** Till lagen fogas en ny 154 d § som föreskriver om tjänsteansvar för uppgifter som överförs till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Ändringen harmoniserar och förtydligar regleringen på så sätt att när Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab tillhandahåller de informationstjänster som lagen föreskriver föreskrivs om det därmed sammanhängande straffrättsliga ansvaret och skadeståndsansvaret framöver i en paragraf i stället för i separata bestämmelser om varje uppgift i sig i lagen. I paragrafen räknas upp de informationstjänster på vilka paragrafen tillämpas. Utöver de i denna proposition föreslagna 154 b och 154 c § omfattar paragrafen således också gällande 154 och 154 a §.

**155 §. Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet.** Det föreslås att 1 mom 1 punkten i paragrafen ändras så att biljettprodukter som föreskrivs i den och som berättigar till en enkelresa framöver även omfattar avboknings- och ändringsvillkor för dessa biljettprodukter i den form som de ingår i tjänsteleverantörens biljettsortiment som avses i 1 mom. Skyldigheten gäller standardprissatta biljetter som berättigar till enkelresa samt eventuella relaterade avboknings- och ändringsvillkor. Om tjänsteleverantören framöver erbjuder en avboknings- eller ändringsmöjlighet för enkelbiljetter, ska motsvarande enkelbiljettprodukt också vara tillgänglig via ett gränssnitt enligt 1 mom. Om tjänsteleverantörens eget utbud inte innehåller möjlighet till avbokning eller ändring av biljettprodukter som berättigar till en enkel resa, förpliktar paragrafen inte till införande av nya biljettprodukter heller i framtiden. Ändringen utvidgar inte 1 mom. 1 punkten till att omfatta exempelvis kortvariga priskampanjer eller liknande enkelbiljettprodukter som endast säljs under en specifik, förutbestämd och relativt kort tidsperiod.

**157 §. Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar.** Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. som föreskriver om skyldigheten för de behöriga myndigheter som avses i lagen att offentliggöra de allmänna avtalsvillkoren för biljettsamarbete. Skyldigheten gäller både behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i 181 § och behöriga järnvägstrafikmyndigheter som avses i 182 §. Avtalsvillkoren ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande. Avtalsvillkoren får publiceras på webbplatser. De publicerade avtalsvillkoren ska innehålla åtminstone de viktigaste allmänna villkoren enligt vilka den behöriga myndigheten kan delta i biljettsamarbete.

**188 a §.** *Identifikationsregisterorganisation som avses i infrastrukturförordningen.* Som identifikationsregisterorganisation som artikel 20.1 i infrastrukturförordningen förutsätter utses Transport- och kommunikationsverket i enlighet med den föreslagna paragrafens 1 mom. Enligt artikel 20.1 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna utse en nationell identifikationsregisterorganisation som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder med vars hjälp man åtminstone kan identifiera ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. Infrastrukturförordningen innehåller inga närmare bestämmelser om identifikationsregisterorganisationens uppgifter, men i skäl 70 konstateras bland annat att en sådan organisation bör samla in information om identifieringskoder för e-mobilitet som redan används i dess medlemsstat, vid behov utfärda nya identifieringskoder och göra det möjligt att byta ut dessa koder och kontrollera deras unika karaktär genom en potentiell framtida gemensam databas för identifieringsregister.

Med identifieringskod (*nedan ID-kod*) avses en organisationsspecifik identifierare som identifikationsregisterorganisationen (*nedan IDRO*) utfärdar och utifrån vilken aktörer själva kan skapa de ID-koder som de behöver, till exempel för laddningspunkter. Det finns ingen prövningsrätt i fråga om utfärdande av ID-koder, utan identifierare ska utfärdas åtminstone för ansvariga för laddnings- och tankningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster. ID-koder används mellan aktörer för att identifiera laddningsavtal och laddningspunkter. Användningen av unika ID-koder stöder elbilförarens gränsöverskridande användning av laddningsstationer, vilket möjliggör till exempel inhemska och utländska engångsbetalningar.

Vid utfärdandet och det tekniska bildandet av ID-koder bör den unionsomfattande, gemensamt avtalade logiken följas. Målet för den gemensamma identifikationsregistreringsdatabasen (IDRR) är att möjliggöra en gemensam europeisk ID-tjänst och även att stödja nationella identifikationsregisterorganisationer.

Som en del av den information som avses i artikel 20.2 i infrastrukturförordningen ska åtminstone de ansvariga för laddningspunkter som är allmänt tillgängliga offentliggöra identifieraren i sitt programmeringsgränssnitt i enlighet med punkt 3. Samtidigt ska informationen göras tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten. Informationen ingår i programmeringsgränssnittet i elektroniskt format.

Förordningen tillåter nationellt handlingsutrymme huruvida uppgiften tilldelas en myndighet eller en annan organisation. Även om utfärdandet av identifierare inte medför prövningsrätt är uppgiften till sin karaktär sådan att den i Finland typiskt sett anses höra till offentliga förvaltningsuppgifter. Förordningen förutsätter bland annat att en nationell identifikationsregisterorganisation utses. Eftersom uppgiften dock inte kan bedömas involvera betydande utövande av offentlig makt, kan den även överföras till en privat aktör enligt 124 § i grundlagen. Eftersom antalet aktörer som behöver identifieringskoder är mycket begränsat i Finland, är det ändamålsenligt att låta Transport- och kommunikationsverket ta hand om uppgiften.

Identifikationskoder kan också behövas i ett format som kan läsas av människor. Det gör det bland annat lättare för aktörer att verifiera vilka andra aktörer de har att göra med. Till följd av detta blir det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att enligt 2 publicera identifieringskoder på sin webbplats. Syftet är att endast offentliggöra uppgifter om identifieringskoder som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket och deras innehavare. I Finland kan det finnas tjänsteleverantörer som använder ID-koder som utfärdats av ett annat medlemslands IDRO, och avsikten är att inte offentliggöra sådana ID-koder. I databasen ska dessutom samlas in information om de ID-koder som redan används i Finland.

Utfärdande av identifierare involverar viss behandling av personuppgifter. Själva identifieraren innehåller inte sådana uppgifter, men vid utfärdande och administration av identifierare måste Transport- och kommunikationsverket behandla uppgifter om organisationens företrädare och kontaktperson. I behandlingen av personuppgifter iaktas vad som föreskrivs i den allmänna dataskyddsregleringen, dvs. EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och dataskyddslagen (1050/2018) som preciserar och kompletterar den.

Vid publicering av identifierare på webbplatser är det också motiverat att publicera information om vilken ansvarig aktör för laddningspunkten eller leverantör av mobilitetstjänster som identifieraren är kopplad till. I sådana sällsynta situationer där verksamheten utövas av en fysisk person är publicering av personuppgifter på webbplatser dock förbjuden enligt föreslagna 2 mom.

En avgift för utfärdande av ID-koder kan tas ut enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

**197 §. Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information.** Den sista meningen ”Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form” slopas som onödig i paragrafens 3 mom. Om utlämnande av myndigheters elektroniska uppgifter via tekniska gränssnitt föreskrivs i informationshanteringslagen (906/2019), och därför är sista meningen i 3 mom. onödig.

**203 a §. Offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt.** I nya 203 a § föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att på sin webbplats offentliggöra namn, kontaktuppgifter, verksamhetsområde och rättigheter som gäller en person som har behörighet, auktorisation, fullmakt eller motsvarande utfärdad av ämbetsverket och som med stöd av detta kan utföra läkarundersökningar eller bedöma prov som är nödvändiga för att erhålla ett annat personligt tillstånd utfärdat av ämbetsverket. Den föreslagna paragrafen gäller följande personer: Bedömare av prov för lastbils- och bussförare yrkeskompetens, examinatorer i fråga om prov för förare inom järnvägstrafik, flygkontrollanter, luftfartsläkare, järnvägsläkare, järnvägspsykolog, sjömansläkare, examinatorer i fråga om språkprov inom luftfart och bedömare av flygkontrollanters kompetens.

Om sådana personers straffrättsliga tjänsteansvar föreskrivs i 203 §, med undantag för flyg- och språkkontrollanter, till vilka Transport- och kommunikationsverket kan överföra uppgifter enligt 211 § 4 mom. i lagen. Om flyg- och språkkontrollanters tjänsteansvar föreskrivs i 210 §.

Paragrafen baserar sig på EU-bestämmelser om offentliggörande av uppgifter om vissa av de personer som avses här och deras uppgifter som listas på ämbetsverkets webbplats. I artikel 20.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (2007/59/EG) om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen konstateras följande: ”Den behöriga myndigheten ska svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts inom ramen för detta direktiv”. Dessa ackrediterade och erkända personer specificeras närmare i andra artiklar i direktivet. Om offentliggörande av dessa register föreskrivs redan i lagen om transportservice (89 § 1 mom., 204 § 2 mom., 205 § 2 mom.). Dessa bestämmelser fastställer dock inte närmare vilka uppgifter om dessa personer som får offentliggöras. I bilaga VI, del ARA, avsnitt FCL ARA.FCL.205 b) till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten konstateras följande: ”Den behöriga myndigheten ska föra en förteckning över kontrollanter som den har certifierat. Kontrollanternas befogenheter ska anges i denna förteckning, som ska offentliggöras och uppdateras av den behöriga myndigheten.” EU-förordningen föreskriver alltså om

offentliggörande av flygkontrollanters rättigheter med vilka i praktiken avses hurdana flygkontroller personen får bedöma.

Det finns inga bakomliggande EU-krav för att offentliggöra uppgifter om de övriga personer som nämns i 203a § på myndighetens webbplats. Alla dessa personer har dock skaffat sig behörighet eller godkännande som ger dem rätt att bedöma prov eller motsvarande. Avläggandet av dessa prov eller motsvarande är i sin tur ett krav för att erhålla, förnya eller behålla godkännande, behörighet eller motsvarande som beviljats av andra myndigheter, och därför anses de uppgifter som räknas upp i 203 a § involvera utövande av offentlig makt. Trafiktillstånd är en förutsättning för att utöva många trafikrelaterade yrken. Därför är informationens tillgänglighet ett viktigt samhällsintresse.

Uppgifterna kan offentliggöras som en förteckning, som till exempel kan innehålla uppgifter om alla personer med den aktuella rättigheten. Uppgifterna kan också offentliggöras som andra slags sökresultat, till exempel utifrån yrkesbeteckning och verksamhetsområde, särskilt i situationer där antalet personer som tillhör gruppen är större.

Det är viktigt att offentliggöra personernas namn och kontaktuppgifter så att kunder som behöver deras tjänster kan nå dem. Eftersom de sökt sig till sådana uppgifter kan det också antas att de vill bli nådda. Utöver kontaktuppgifterna vore det viktigt att även offentliggöra verksamhetsområde såsom kommun eller landskap, eftersom kontaktuppgifterna inte avslöjar var tjänsten är belägen. De tjänsterna som de i denna tjänst avsedda personerna tillhandahåller kräver i allmänhet fysisk kontakt. Med hjälp av informationen om verksamhetsområde kan kunder till exempel hitta kontaktuppgifterna till en lokal sjömansläkare, järnvägspsykolog eller språkkontrollant inom flygtrafik.

Utöver namn, kontaktuppgifter och verksamhetsområde får man även offentliggöra personens auktorisation, dvs. vilken typ av tjänster personen har rätt att tillhandahålla. Paragrafen begränsar avsevärt de uppgifter som får offentliggöras så att endast uppgifter som är nödvändiga för att anlita de tjänster som tillhandahålls av dessa personer får offentliggöras. Kontaktuppgifterna gäller verksamhetsrelaterade kontaktuppgifter, inte till exempel hemadresser eller personliga telefonnummer eller e-postadresser. Informationen om verksamhetsområdet anger i sin tur det område där personen tillhandahåller sina tjänster, dvs. personens arbetsområde och inte hemort. När det gäller läkare kan kontaktuppgifterna till den läkarstation där tjänsten tillhandahålls även offentliggöras.

Bestämmelsen placeras efter 203 § som behandlar ansvaret för personer som utövar offentlig makt i 23 kap som behandlar skötsel av myndighetsuppgifter.

**216 §. Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte.** Det föreslås att 1 mom. 4 punkten i lagen ska upphävas som onödig. De uppgifter som avses i punkten om utbildningsorganisationer som fått ett godkännande att ordna förarutbildning för grupper med särskilda behov och företagarutbildning kan anses vara uppgifter som ingår i definitionen av verksamhetsutövare och som därför redan ingår i 1 mom. 1 punkten om tillstånd för verksamhetsutövare i den paragrafen. Ändringen påverkar därför inte innehållet i trafik- och transportregistret utan är av teknisk karaktär. Ändringen påverkar dock utlämnandet av de aktuella uppgifterna som framöver kan utlämnas enligt 227 och 228 §.

Kommatecknet i paragrafens 1 mom. 3 punkt ändras till punkt till följd av upphävandet av 4 punkten enligt förslaget ovan.

**227 §. Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall.** Uppgifter om den ansvariges namn fogas till de uppgifter som lämnas ut i paragrafens 1 mom. 1 punkt även när verksamhetsutövaren är en fysisk person. Det är motiverat att lägga till uppgiften, eftersom även en fysisk person som innehavare av trafiktillstånd kan ha någon annan som trafikansvarig. Namnet på den ansvarige personen kan för närvarande lämnas ut när verksamhetsutövaren är annan än en fysisk person.

Till uppgifter som lämnas ut fogas till paragrafens 1 mom. 2 punkt uppgifter om försäkringsbolag och försäkringens giltighet. Till uppgifter som lämnas ut enligt punkten fogas också företagens FO-nummer. Det föreslagna tillägget till de uppgifter som lämnas ut är motiverat till exempel vid en trafikolycka. Utlämnande av FO-nummer för ändamål som har samband med transporter främjar dessutom utnyttjandet av data, digitaliseringen av transportrelaterade tjänster och de dataekonomiska målen. Eftersom bestämmelser om utlämnande av FO-nummer fanns i den lagstiftning som föregick transportservicelagen i fråga om fordonsuppgifter, är regleringen inte helt ny.

**231 §. Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret.** Den tidigare finska ordalydelsen ”lakisääteinen tehtävä” i paragrafens 4 mom. ändras till ”laissa säädetty tehtävä” så att den motsvarar ordalydelsen i 230 §. Uttrycken i dessa paragrafer avser främst uppgifter av samma typ. I regeringens proposition [145/2017 rd](#) avsågs med andra som sköter lagstadgade uppgifter i fråga om 230 § bland annat Trafikförsäkringscentralen, Statskontoret, trafikskadenämnden och trafikförsäkringsbolagen, de som utför besiktningar, sådana tjänsteleverantörer som avses i lagen i fråga om registerföringsuppgifter, utbildningsorganisationer och examinators samt organisationer som deltar i förvärvandet av och styrkandet av yrkesbehörigheter och kompetenser i fråga om deras uppgifter, samt tillverkare och leverantörer av olika kort och tillstånd.

I regeringens proposition 145/2017 gavs som exempel på uttrycket ”lakisääteinen tehtävä” i 231 § 4 mom. Trafikförsäkringscentralen, trafikförsäkringsbolagen, dem som utför besiktningar, dem som utför registreringar enligt avtal, examinators för förarexamen och dem som behandlar kort för övervakningsutrustning i vägtrafiken. Även om exemplen endast innehåller offentliga förvaltningsuppgifter har uttrycken och särskilt uttrycket ”lakisääteinen tehtävä” eventuellt ansetts omfatta även åtgärder som regleras i lag. I praktiken har det funnits behov av att lämna ut uppgifter som avses i 227 och 228 § till indrivningsbolag trots förbudet att lämna ut uppgifter i situationer då fordran har gällt privat parkeringsövervakning. Enligt 1 § i lagen om registrering av aktörer som bedriver indrivningsverksamhet (411/2018) avses med indrivningsverksamhet indrivning av fordringar för någon annans räkning samt indrivning av egna fordringar i fall där det är uppenbart att fordringarna har övertagits endast för indrivning. Enligt 3 § i lagen får indrivningsverksamhet bedrivas endast av en sådan enskild näringsidkare eller juridisk person som har registrerat sig som aktör som bedriver indrivningsverksamhet. Enligt 14 § utövas tillsyn över efterlevnaden av lagen om registrering av aktörer som bedriver indrivningsverksamhet av regionförvaltningsverket.

Den gällande lagen har dock ansetts ge rum för tolkning. Därför harmoniseras ordalydelserna så att uttrycket ”laissa säädetty tehtävä” även används i 231 § 4 mom., med vilket i regel avses utförande av offentliga förvaltningsuppgifter. Det föreslås också att en uttrycklig bestämmelse om utlämnande av uppgifter till aktörer som bedriver indrivningsverksamhet fogas till 4 mom. Enligt bestämmelsen gäller undantaget endast det förbud mot utlämnande av uppgifter som avses i 1 och 2 mom. i paragrafen, vilket innebär att uppgifter med spärrmarkering inte kan lämnas ut. Ändringarna förtydligar nuläget utan att ändra det.

Utlämnande av uppgifter till aktörer som bedriver indrivningsverksamhet är relevant, särskilt för indrivning av privata parkeringsböter och relaterade fordringar. Antalet privata parkeringsövervakningsaktörer har ökat under de senaste åren. Fastighetsägare och -innehavare, inklusive kommunala bolag, har ingått avtal med privatföretag om parkeringsövervakning. Eftersom det inte överhuvudtaget föreskrivs om privat parkeringsövervakning i lag, omfattas sådana företag inte av registreringskyldigheten och är inte föremål för särskild tillsyn. Till följd av detta har uppgifter med spärrmarkering enligt rådande praxis inte lämnats ut till privata parkeringsövervakningsföretag. Det anses vara tydligare att undantaget i paragrafens 4 mom. även framöver uttryckligen ska gälla aktörer som bedriver indrivningsverksamhet och som omfattas av registreringskyldigheten. Om det inte är möjligt att lämna ut uppgifter som omfattas av förbudet mot utlämnande av uppgifter till aktörer som bedriver indrivningsverksamhet, innebär det i praktiken att gäldenärer relaterade till den privata parkeringsövervakningens avgifter inte kan fastställas utifrån fordonets registreringsnummer, om ägaren och/ eller innehavare av fordonet har förbud mot utlämnande av uppgifter för det ändamål som anges i 228 §. Om det var möjligt att förbjuda utlämnande av uppgifter kan det leda till att inga parkeringsavgifter betalas i områden som övervakas av privata parkeringsövervakningsföretag, till exempel parkeringshus.

## **8 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt.

Medlemsstaterna ska se till att den nationella åtkomstpunkten kan ta emot information om laddnings- och tankningsinfrastrukturen senast den 31 december 2024. Medlemsstaterna ska också utse en identifikationsregisterorganisation som ska administrera unika identifierare från och med den 14 april 2025.

Innan lagen träder i kraft kan Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra lagen.

## **9 Verkställighet och uppföljning**

Digitalisering av trafik och logistik, och särskilt nationella åtkomstpunkter och relaterade uppgifter samt organisationsmodellen, granskas närmare i lagstiftningsprojektet för det nationella genomförandet av ITS-direktivet. (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa andra lagar, trafikens datarymd II, projektnummer: [LVM015:00/2024](#)).

När det gäller infrastrukturförordningen och multimodalförordningen rapporteras om informationskyldighet och information som finns tillgänglig via bland annat nationella kontaktpunkter till Europeiska kommissionen enligt förordningarna.

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

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

De uppgifter som i fråga om infrastrukturförordningen gäller den nationella åtkomstpunkten enligt 154 b § har tilldelats Trafikledsverket enligt 154 § i propositionen. Ämbetsverket kan anskaffa den aktuella informationstjänsten och de relaterade uppgifterna från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. När det gäller informationsutbytesystemet för elektronisk godstransportinformation föreslås att uppgiften enligt 154 c § i propositionen ska tilldelas Transport- och kommunikationsverket, som på motsvarande sätt kan anskaffa



informationstjänsten från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Förslagen motsvarar regleringen enligt gällande 154 §, där den avsedda överföringen av uppgifter till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab närmare bedöms i regeringens proposition [RP 202/2020 rd.](#)

Eftersom det är fråga om en överföring av uppgifter från myndigheten till ett helt statsägt specialuppgiftsbolag, ska frågan bedömas utifrån 124 § i grundlagen.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast i det fallet att det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har utskottet vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna (GrUU 29/2013 rd, s. 2, och GrUU 37/2010 rd, s. 5/I), ett ökat servicebehov (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II, och GrUU 16/2016 rd, s. 3), regional tillgång till tjänster (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I), flexibilitet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II) och effektivitet i verksamheten (GrUU 3/2009 rd, s. 4/II). Grundlagsutskottet har konstaterat att kravet på ändamålsenlighet inte enbart handlar om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid ett arrangemangs ekonomiska konsekvenser. GrUU 11/2006 rd, s. 2–3, och GrUU 26/2017 rd, s. 49. Det har också kunnat beaktas att myndighetens personalresurser är tillräckliga (GrUU 23/2013 rd, s. 3/II, och GrUU 6/2013 rd, s. 2/II).

Ytterligare ett villkor för att offentliga förvaltningsuppgifter ska kunna anförtros andra än myndigheter är enligt 124 § i grundlagen att det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Bestämmelsen understryker enligt motiveringen till den betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de ska stå under tillräcklig offentlig tillsyn (RP 1/1998 rd, s. 179/II). 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 personerna som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 10).

Grundlagsutskottet har tidigare behandlat överlåtelse av offentliga förvaltningsuppgifter till aktiebolag i sitt utlåtande GrUU 16/2018 rd. I utlåtandet sägs det att enligt förarbetena till 124 § i grundlagen är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag kan anförtros andra än myndigheter. Det kan dock också med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämmas om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, även om befogenheten att överföra uppgiften också då ska grunda sig på lag (RP 1/1998 rd, s. 179/I). Grundlagsutskottet har konstaterat att en offentlig förvaltningsuppgift kan anförtros andra än myndigheter också genom avtal som ingås med stöd av lag (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I, och GrUU 11/2002 rd, s. 5/I).

EU-förordningarna förutsätter inte att den nationella åtkomstpunkten eller eFTI-informationsutbytessystemet som avses i infrastrukturförordningen ska anförtros en myndighet, utan medlemsstaten får bestämma hur skyldigheterna fullgörs i praktiken. Om de informationstjänster som avses i propositionen föreskrivs direkt förpliktande i EU-förordningar, bland annat vilka typer av information som finns i informationstjänster, tekniska krav och aktörer som är skyldiga att lämna information till dessa informationstjänster.

I Finland anförtros uppgifterna myndigheterna, men de kan anskaffa informationstjänsterna och relaterade direkta produktions-, administrations- och utvecklingsuppgifter från Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Det är således fråga om att överföra offentliga förvaltningsuppgifter avtalsbaserat enligt lag till någon annan än en myndighet. Anskaffningen

av respektive uppgift baserar sig på avtal mellan ämbetsverket och bolaget. Baserat på avtal ser myndigheten således till att informationstjänsterna uppfyller de villkor som ställs för dem. Enligt 178 § i trafikservicelagen utövar Transport- och kommunikationsverket dessutom tillsyn över att lagens bestämmelser iakttas.

En avtalsbaserad överföring av uppgifterna till Fintraffic Ab innebär att en offentlig förvaltningsuppgift överförs, men det är inte fråga om utövande av offentlig makt och än mindre utövande av betydande offentlig makt. Uppgifterna kan främst betraktas som uppgifter som biträder myndigheten. Fintraffic Ab:s uppgift är att utveckla tekniska system som möjliggör utbyte av information som avses i förordningarna och att administrera dem. Dessa uppgifter involverar därför inte till exempel förvaltningsbeslut om privatpersoners eller företags rättigheter och skyldigheter eller i övrigt utövning av offentlig makt som bygger på självständig prövning.

På motsvarande sätt som i propositionen har den i 154 § föreskrivna reseinformationstjänsten och den i 154 a § föreskrivna informationstjänsten för järnvägsstationers tillgänglighet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för överförs till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Oy. När det gäller reseinformationstjänsten har överföringen av den offentliga förvaltningsuppgiften till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab behandlats i anslutning till den tidigare propositionen om ändring av transportservicelagen [RP 202/2020 rd](#) (s. 84-89), [KoUB 18/2020 rd](#) och överföringen av informationstjänsten för järnvägsstationers tillgänglighet i [RP 24/2023 rd](#), [KoUB 6/2023 rd](#).

#### *Tjänsteansvar vid överför av offentliga förvaltningsuppgifter*

Bestämmelser om myndighetstillsyn över bolaget och produktionen av den tjänst som föreslås bli överförd finns 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. Av betydelse 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 avser leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och som gäller i synnerhet leverantörernas tillförlitlighet och verksamhetsförutsättningar och personalens kompetens.

Lagen om transportservice innehåller flera bestämmelser som behandlar överföring av offentliga förvaltningsuppgifter från en myndighet till en fysisk eller juridisk person. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar för fysiska personer i samband med utförandet av offentliga förvaltningsuppgifter finns i lagens 203 §, som finns i 23 kap. som handlar om skötsel av myndighetsuppgifter.

Lagen innehåller dessutom ett separat 25 kap. om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer. Kapitlet behandlar separat specificerade uppgifter som kan överföras till en privat eller offentlig tjänsteleverantör. Om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar för uppgifter baserade på kapitlet föreskrivs i 210 §.

Utöver detta finns det i lagen särskilda bestämmelser i olika kapitel, i vilka det föreskrivs om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till Fintraffic Ab, och de innehåller även separata bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar. Eftersom bestämmelserna gäller de uppgifter som avses i dem, är det motiverat att föreskriva om myndighetsansvaret även för de uppgifter som föreslås i propositionen.

Om tjänsteansvar för de uppgifter som avses i denna proposition föreskrivs i nya 154 d §, som gäller de i denna proposition föreslagna 154 b och 154 c § samt dessutom redan gällande 154 och 154 a § för att förtydliga regleringen av det allmänna tjänsteansvaret för informationstjänsterna.

#### *Offentlighetslagenstillämplighet vid överföring av uppgifter*

Vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter har 4 § 2 mom. i offentlighetslagen betydelse, och i bestämmelsen föreskrivs att vad som sägs om en myndighet gäller även sammanslutningar, inrättningar, stiftelser och enskilda personer som utövar offentlig makt och som, enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller en förordning utför ett offentligt uppdrag. Ovan har det bedömts att det är främst fråga om uppgifter som biträder myndigheten, och de involverar inte utövning av offentlig makt.

Offentlighetslagen blir tillämplig när myndigheterna själva ordnar de informationstjänster som avses i förslaget. Om uppgiften med stöd av lagen dock överförs till Trafikstyrbolag Fintraffic Ab blir offentlighetslagen inte tillämplig till denna del.

När det gäller informationstjänstnehållets offentlighet bör det dock noteras att direkt tillämpliga EU-förordningar som i detalj anger både typ av information och tillgänglighet tillämpas på denna information och dess tillgänglighet. Syftet med förordningarna är uttryckligen att främja tillgången till den information som avses i dem, vilket i praktiken realiserar via nationella åtkomstpunkter.

På de grunder som anförts ovan anses bestämmelsen inte vara problematisk med tanke på 124 § i grundlagen.

#### **10.2 Skydd för personuppgifter**

Enligt 10 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Förslag av betydelse för skyddet av personuppgifter är bland annat propositionens nya 203a §, som innehåller ett förslag om offentliggörande av information om personer som tillhandahåller motsvarande tjänster som myndighetstjänsterna enligt förslaget och som utövar offentlig makt, och bestämmelsen om utlämnande av uppgifter till ett indrivningsbolag trots förbudet att lämna ut uppgifter i föreslagna 231 § 4 mom. Dessutom involverar 154 b och c samt 188 a § i propositionen sannolikt viss behandling av personuppgifter.

#### *Offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt på webbplatser, 203 a §*

När det gäller offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt föreslås i propositionens 203 a § att Transport- och kommunikationsverket på sin webbplats kan utöver, kontaktuppgifter och verksamhetsområde relaterade till verksamhetsområdet även offentliggöra de rättigheter som personen har, till exempel tjänster som personen har rätt att tillhandahålla. Uppgifterna kan offentliggöras på myndighetens webbplats i form av förteckningar eller sökresultat, och uppgifterna kan begränsas endast till dem som sköter offentliga förvaltningsuppgifter.

De uppgifter som avses ovan är kopplade till olika personliga tillstånd som Transport- och kommunikationsverket beviljar. Det är således å ena sidan fråga om skyddet för personuppgifter och å andra sidan kraven på god förvaltning när det gäller offentliga tjänster och även myndighetsverksamhetens offentlighet enligt offentlighetsprincipen. En kund som behöver lagstadgat tillstånd ska kunna hitta behöriga sakkunniga som utför besiktningar och bedömer

prov som utgör villkor för tillståndet. Det rör sig främst om läkare och psykologer med anknytning till olika transportformer eller examinatore och godkännare av prov relaterade till yrkesbehörighet som sökt sig till sådana uppgifter. Det är fråga om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter, om vilket föreskrivs i flera bestämmelser i lagen om transportservice. De personer som tillhandahåller tjänster som motsvarar myndighetstjänster och som utövar offentlig makt i sina uppgifter då de utfärdar olika slags intyg och godkännanden, som är en förutsättning för att erhålla och behålla tillstånd och behörigheter som behövs inom olika trafikrelaterade yrken. Då är det ofta fråga om tjänsters tillgänglighet inom en viss tidsgräns. En person bör också ha rätt att välja läkare, psykolog eller annan motsvarande person med vilken ärendet sköts.

Personuppgifter skyddas som en del av skyddet för privatlivet. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade, och närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. Grundlagens 18 § tryggar i sin tur rätten till arbete och näringsfriheten. Enligt paragrafens 1 mom. har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Det allmänna ska sörja för skyddet av arbetskraften. Förslaget är en balansgång mellan tillgodoseendet av dessa två grundläggande rättigheter.

Förslaget resulterar i ett myndighetsregister, som innehåller filtrerade uppgifter från trafik- och transportregistret och som är nödvändiga för att nå dessa personer som utför uppgifter som motsvarar myndighetsuppgifter. Enligt grundlagsutskottets praxis ska registrets nödvändighet och dess omfattning noga övervägas (GrUU 32/2008 rd). När det gäller offentliga register är utöver grundlagsutskottets praxis även avgörandep Praxis vid Europadomstolen, nedan EU-domstolen, relevant. EU-domstolen har till exempel i de förenade målen [C-37/20](#) och [C-601/20](#) tagit ställning till allmänhetens åtkomst av uppgifter. I avgörandet uppmärksammas vid avvägning av proportionaliteten i offentliggörande av uppgifter bland annat att den registrerade har tillräckliga garantier för att skydda mot missbruk av personuppgifter om offentliggörandet av uppgifter för allmänheten står i proportion till det avsedda målet. Även i målet [C-184/20](#) har EU-domstolen fäst uppmärksamhet vid målet för offentliggörandet och om det kunde uppnås genom åtgärder som begränsar registrerades rättigheter i mindre utsträckning.

Det föreslagna registret behövs för att säkerställa att de tjänster som tillhandahålls av personerna i fråga som faller inom ramen för utövande av offentlig makt är mer tillgängliga för de personer som behöver dem. Nuvarande praxis, där information ges individuellt till exempel per telefon, gör det svårt att välja tjänsteleverantör och ta reda på tjänstens tillgänglighet, både vad gäller rum och tid. Förfarandet är inte heller nödvändigtvis opartiskt för de personer som tillhandahåller tjänster. Det bör också noteras att uppgifterna i registret är strikt begränsade till vad som är nödvändigt för tillhandahållandet av tjänsterna. Av dem framgår inte personens hemadress eller annan information om privatlivet och än mindre innehåller de uppgifter som anknyter till särskilda personuppgiftskategorier eller är känsliga personuppgifter. En person har också alltid ha rätt att förbjuda offentliggörande av sina uppgifter.

Grundlagsutskottet har ansett att det inom ramen för grundlagen är möjligt att offentliggöra personuppgifter i form av en offentlig informationstjänst, om argumenten för det är godtagbara med tanke på garantierna för rättsskydd och de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 2/2017 rd, GrUU 65/2014 rd, GrUU 32/2008). Grundlagsutskottet har dock i sin utlåtandep Praxis följt uppfattningen att exempelvis endast individuell sökning ska kunna ske av personregistrets datainnehåll på offentliga webbplatser, massökning ska inte vara möjlig. (t.ex. GrUU 2/2018 rd, GrUU 17/2018 rd, GrUU 17/2019 rd). Förhindrandet av massökning har i vissa situationer varit ett villkor för att lagförslaget ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning (GrUU 32/2008

rd). Även i utlåtandet [GrUU 101/2022 rd](#) är det fråga om offentliggörande av personuppgifter på webben.

Det gäller att notera att lagen om transportservice redan innehåller EU-baserad reglering av Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att offentliggöra personuppgifter som förteckningar. Till exempel enligt 204 § i lagen ska Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända järnvägsläkare och enligt 205 § över godkända järnvägspsykologer. Regleringen specificerar dock inte närmare vilka uppgifter som ska offentliggöras. I propositionen föreskrivs detaljerat om de uppgifter som får offentliggöras på webbplatser, vilket förtydligar situationen ur registrerades perspektiv.

Uppgifter kan också sökas med till exempel yrkesbeteckning och region. Inte heller i dessa situationer är det ändamålsenligt att sökresultatet endast innehåller en tjänsteleverantörs namn och kontaktuppgifter. Detta skulle inte vara i linje med kundens rätt att välja den person, till exempel läkare eller psykolog, vars tjänst han eller hon vill anlita. Å andra sidan skulle det inte heller behandla tjänsteleverantörer opartiskt. Likabehandling säkerställer att rätten att utöva ett visst yrke även tryggas för personer som tillhandahåller offentliga förvaltningstjänster. Det gäller också att notera att skyldigheter baserade på EU-lagstiftning att offentliggöra information i form av förteckningar fortfarande föreligger.

Den möjlighet som föreslås i propositionen att på webbplatser offentliggöra uppgifter om personer som utövar offentlig makt gäller endast en begränsad grupp personer som sköter lagstadgade uppgifter. Även i fråga om uppgifter som offentliggörs förslaget begränsat så att endast uppgifter som är nödvändiga för den tillståndssökande kan offentliggöras. En person har alltid ha rätt att förbjuda offentliggörande av sina uppgifter. På ovan anförda grunder är det rimligt att anse att förslagen inte begränsar det genom grundlagen tryggade skyddet för privatlivet mer än vad som är nödvändigt för att skydda andra personers och personernas frihet att utöva sitt yrke.

#### *Utlämnande av uppgifter till indrivningsbolag, 231 §*

Enligt föreslagna 231 § kan Transport- och kommunikationsverket, trots en persons förbud mot utlämnande av uppgifter från trafik- och transportregistret lämna ut uppgifter till aktörer som bedriver indrivningsverksamhet i trafikrelaterade ärenden, om uppgifterna är nödvändiga för att driva in fordran. Syftet med bestämmelsen är att förtydliga regleringen av nuläget och samtidigt bevara nuläget.

I 231 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs om personers rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut enligt 226, 228 och 229 §. En persons rätt att helt dölja sina personuppgifter, till exempel vid överlåtelse av fordon eller en trafikolycka, är begränsad av samhällliga skäl. I 231 § 3 mom. föreskrivs dessutom om spärrmarkering.

Uppgifter har lämnats ut till aktörer som bedriver indrivningsverksamhet trots förbud mot utlämning, eftersom verksamheten är reglerad genom lagen om registrering av aktörer som bedriver indrivningsverksamhet. Det har varit nödvändigt att lämna ut uppgifter för att möjliggöra avtalsbaserad privat parkeringsövervakning. Utlämnande har förutsatt beslut av Transport- och kommunikationsverket i vilket ämbetsverket har bedömt att det är fråga om en aktör som avses i lagen och att indrivningen är relaterad till trafik. När det gäller indrivning har de uppgifter som lämnas ut begränsats till nödvändiga uppgifter. Uppgifter som omfattas av spärrmarkering har inte lämnats ut.

Det finns fortfarande ett vägande samhälleligt skäl för utlämnande av uppgifter, för om gäldenärer relaterade till den privata parkeringsövervakningens avgifter inte kunde identifieras utifrån fordons registreringsnummer på grund av förbudet mot utlämnande av uppgifter, skulle det kunna leda till en situation där inga parkeringsavgifter betalas på ställen som övervakas av privata parkeringsövervakningsföretag, såsom parkeringshus. Även framöver förutsätts att fordran är relaterad till trafik. De uppgifter som lämnas ut begränsas till vad som är nödvändigt, även om omfattningen av uppgifter som lämnas ut även i övrigt begränsas på så sätt som avses i 228 §. Uppgifter som lämnas ut omfattar inte till exempel ansiktsbilder eller biometriska certifikat. Som ett förtydligande element fogas dessutom till bestämmelsen att uppgifter som omfattas av spärrmarkering inte heller framöver får lämnas ut.

*Nationell speciallagstiftning om behandling av personuppgifter och användning av nationellt handlingsutrymme som dataskyddsförordningen tillåter*

Grundlagsutskottet anser att dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, allmänt taget utgör en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Skyddet för personuppgifter bör i första hand tillgodoses med stöd av EU:s allmänna dataskyddsförordning och den nationella allmänna lagstiftningen. Ett restriktivt förhållningssätt till att införa nationell speciallagstiftning är sålunda att föredra och sådan lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger (se GrUU 14/2018 rd, s. 4–5 och GrUU 52/2022 rd, punkt 4).

I förslagen i propositionen går 203a § om offentliggörande av personuppgifter om dem som utövar offentlig makt och enligt 231 § 4 mom. om utlämnande av personuppgifter från trafik- och transportregistret ut på att använda det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen tillåter och utfärdande av nationell lagstiftning som preciserar dataskyddsförordningen. Grundlagsutskottet har ansett det angeläget att vid användning av det nationella handlingsutrymme beakta kraven enligt grundläggande och mänskliga rättigheter. (GrUU 2/2017 rd, s.2, även GrUU 44/2016 rd, s. 4, GrUU 51/2014 rd, s. 2/II, och utlåtanden till vilka hänvisas i dem). Dessutom gäller det att utreda området för nationellt handlingsutrymme (GrUU 26/2017 rd, s. 42, GrUU 2/2017 rd, s. 2, GrUU 44/2016 rd, s. 6). I förarbetena till dataskyddslagen konstateras om det nationella handlingsutrymme att det förpliktardock inte direkt till alla delar medlemsstaterna att utfärda nationell lagstiftning som kompletterar eller preciserar den allmänna dataskyddsförordningen, utan beslut om saken har överlämnats åt den nationella lagstiftaren att bedöma och att det nationella handlingsutrymme också kan utnyttjas senare till exempel vid utfärdande av speciallagstiftning (RP 9/2018 rd, s. 5).

Föreslagna nya 203 a § om offentliggörande av uppgifter om personer som utövar offentlig makt preciserar för sin del den gällande regleringen av offentliggörande av personuppgifter genom att närmare reglera innehållet i de uppgifter som ska offentliggöras. Samtidigt möjliggör den också offentliggörande av uppgifter om andra personer som avses i 203 §. Enligt artikel 6.2 i dataskyddsförordningen får medlemsstaterna införa mer specifika bestämmelser för att iakttä artikel 6.1 c. De aktuella underpunkterna gäller behandling av personuppgifter antingen för att uppfylla den personuppgiftsansvariges lagstadgade skyldighet (c) eller den behandling av personuppgifter som är nödvändig för att utföra en uppgift som har samband med allmänintresse eller för att utöva offentlig makt som tillhör den personuppgiftsansvarige (e). I den föreslagna regleringen är det fråga om användning av nationellt handlingsutrymme, som när det gäller 203 a § baserar sig delvis på underpunkt c och delvis på underpunkt e. När det gäller föreslagna 231 § 4 mom. baserar sig handlingsutrymme på artikel 6.1 e i dataskyddsförordningen.

Offentliggörandet av vissa av de personuppgifter som avses i föreslagna 203 a § omfattas av EU-reglering. I denna EU-reglering (artikel 20.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (2007/59/EG) om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen och bilaga VI, del ARA, avsnitt FCL ARA.FCL.205 b) till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten) föreskrivs om den behöriga myndighetens skyldighet att offentliggöra en förteckning över de personer som avses i dessa bestämmelser. EU-regleringen föreskriver dock inte närmare vilka kontaktuppgifter om dessa personer som kan offentliggöras.

Bestämmelserna i artikel 20.3 i direktivet om behörighetsprövning av lokförare, enligt vilka den behöriga myndigheten ska svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts inom ramen för direktivet, har införlivats i transportservicelagen. Enligt transportservicelagen ska Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända examinatore i fråga om prov för förare inom järnvägstrafiken (89 § 1 mom.), över godkända järnvägsläkare (204 § 2 mom.) och över godkända järnvägspyskologer (205 § 2 mom.). Dessa ändringar har satts i kraft genom lag 1255/2020, i vars förarbeten det nämns att genom bestämmelsen genomförs nationellt artikel 20.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (RP 113/2020 rd, s. 26).

När det gäller en förteckning över flygkontrollanter ingen nationell förordning som kompletterar eller specificerar förordning (EU) 1178/2011 utfärdats med stöd av transportservicelagen. Förordningen föreskriver endast att de uppgifter som ska offentliggöras ska omfatta godkända flygkontrollanters rättigheter.

Föreslagna 203 a § preciserar således behandlingen av personuppgifter om ovan nämnda examinatore i fråga om prov för förare inom järnvägstrafik, godkända järnvägsläkare och järnvägspyskologer samt godkända flygkontrollanter genom att på nationellt plan närmare föreskriva om vilka uppgifter Transport- och kommunikationsverket ska publicera på sin webbplats inom ramen för publiceringsskyldigheter som följer av EU-regleringen.

Den föreslagna 203 a § gör det också möjligt att publicera uppgifter om vissa andra i lagen om transportservice avsedda personer som utövar offentlig makt, det vill säga läkare och psykologer inom olika transportbranscher, provbedömare, examinatore för språkprov och andra examinatore samt kontrollanter. Publiceringen av uppgifter är således begränsad endast till sådana personer som enligt lag utövar offentlig makt då de utför sina uppgifter.

Enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen ska medlemsstaternas nationella rätt uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. Enligt föreslagna 203 a § kan en persons namn, verksamhetsrelaterade kontaktuppgifter och verksamhetsområde offentliggöras på webbplatsen antingen som en förteckning eller en sökning, och även den uppgift som personen i fråga har behörighet att sköta ska framgå av informationen. Detta innebär att till exempel vid offentliggörande av en förteckning över järnvägspyskologer kan namn, kontaktuppgifter och verksamhetsområde för de personer som har behörighet för uppgiften offentliggöras. Som kontaktuppgifter kan man offentliggöra telefonnummer, e-postadress eller webbplats samt som verksamhetsområde kommun eller landskap. Således begränsar sig de uppgifter som offentliggörs endast till nödvändig information för skötseln av personens offentliga uppgifter.

På det sätt som beskrivs ovan har grundlagsutskottet i sin utlåtandepraxis ansett, att för att uppgifter ska kunna publiceras på webben så ska det inte vara möjligt att göra massökningar i

uppgifterna. I 203 a § i lagförslaget är det dock fråga om personer som har en särskild ställning och möjligheten att få tillgång till uppgifter som gäller deras verksamhet på ett enkelt sätt och som behandlar personerna i fråga jämlikt tryggar tillgodoseendet av en annan grundläggande fri- och rättighet. På grund av den föreslagna 203 a § kunde det därför vara nödvändigt att inhämta ett utlåtande av grundlagsutskottet.

#### *Annan behandling av personuppgifter som ingår i förslagen*

När det gäller reglering som involverar behandling av personuppgifter och som föreslås i propositionen, baserar sig behandlingen av personuppgifter på den allmänna dataskyddsregleringen, dvs. EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och dataskyddslagen (1050/2018) som preciserar och kompletterar den.

Behandling av personuppgifter anknyter begränsat till föreslagna 154 b och 154 c § samt 188 a §. När det gäller föreslagna 154 b och 154 c § kommer kommissionen att utfärda närmare reglering av datatyper. I föreslagna 154 b § kan uppgifterna omfatta personuppgifter i relativt sällsynta situationer där den ansvarige för en tanknings- eller laddningspunkt är en fysisk person. I informationsutbytesystemet enligt föreslagna 154 c § behandlas personuppgifter såsom avsändarens och mottagarens namn och kontaktuppgifter, när dessa är fysiska personer. Personuppgifterna innehåller inte uppgifter som särskilt ska skyddas.

Transport- och kommunikationsverket kan anskaffa den tekniska implementeringen av informationssystemen som avses i förslagen från Trafikstyrbolag Fintraffic Ab. Eftersom informationssystem i princip fungerar som kanaler för överföring av data, har Fintraffic Ab i regel inget behov av att själv behandla personuppgifter. I regel är den myndighet som ansvarar för organiseringen av uppgiften personuppgiftsansvarig. Det är dock viktigt att tillräckligt detaljerat definiera behandlingen av personuppgifter samt ansvaret och rollerna i avtalet om anskaffningen i enlighet med vad som föreskrivs i den allmänna dataskyddsförordningen.

Vid ansökan om unika identifierare som avses i infrastrukturförordningen enligt 188a § är det nödvändigt att ange en kontaktperson för myndigheten. Även i detta fall är möjligt att verksamheten bedrivs av en fysisk person. Om Transport- och kommunikationsverket offentliggör unika identifierare på sin webbplats får informationen inte innehålla personuppgifter.

#### *Känsliga personuppgifter*

Förslagen i propositionen omfattar inte behandling av känsliga personuppgifter som avses i artikel 9 i dataskyddsförordningen.

### **10.3 Lagstiftningsordning**

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

Regeringen anser det dock önskvärt att grundlagsutskottet ger ett utlåtande i ärendet.

#### *Kläm*

Eftersom infrastrukturförordningen och förordningen om elektronisk godstransportinformation innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag för godkännande:





## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 216 § 1 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 299/2021,  
ändras 6 § 2 mom. 3 punkten, 155 § 1 mom. 1 punkten, 197 § 3 mom., 216 § 1 mom. 3 punkten, 227 § 1 mom. och 231 § 4 mom.,  
av dem 197 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1256/2020, 216 § 1 mom. 3 punkten sådan den lyder i lag 299/2021, 227 § 1 mom. sådant det lyder i lagarna 301/2018 och 299/2021 samt 231 § 4 mom. sådant det lyder i lag 301/2018,  
fogas till lagen nya 154 b–154 d §, till 157 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 371/2019, ett nytt 3 mom. och till lagen nya 188 a och 203 a § enligt följande:

#### 6 §

##### *Beviljande av taxitrafiktillstånd*

---

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en juridisk person

---

3) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,

---

#### 154 b §

##### *Uppgifter om laddningspunkter och tankningspunkter*

Den som är ansvarig för sådana laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten svarar för att uppgifter om laddningspunkterna och tankningspunkterna finns tillgängliga genom att inrätta ett programmeringsgränssnitt och lämna information om det till den nationella åtkomstpunkten i enlighet med artikel 20.2 och 20.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, nedan *förordningen om distributionsinfrastruktur*.

Trafikledsverket svarar för den nationella åtkomstpunkt till vilken de uppgifter som avses i 1 mom. ska lämnas. Trafikledsverket kan skaffa den informationstjänst som gäller åtkomstpunkten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

154 c §

*System för utbyte av godstransportinformation*

Transport- och kommunikationsverket svarar för det nationella system för informationsutbyte som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation förutsätter. Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa systemet för informationsutbyte och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

154 d §

*Ansvar för den som är anställd hos den som producerar informationstjänster*

På personer som är anställda hos Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 154, 154 a, 154 b och 154 c §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

155 §

*Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet*

Den som tillhandahåller persontransporttjänster eller förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafik eller den som för sådana tillhandahållares räkning svarar för biljett- och betalningssystemet ska ge dem som tillhandahåller mobilitets- och kombinationstjänster tillträde till det försäljningsgränssnitt som används för biljett- och betalningssystemet för att utan sådana villkor som begränsar användningen

1) möjliggöra köp av åtminstone en sådan biljettprodukt som berättigar till en enkelresa till normalpris och i fråga om vilken den reserätt som baserar sig på biljettprodukten enkelt ska kunna påvisas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik, och eventuellt möjlighet att ändra och avboka den, eller

---

157 §

*Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar*

---

Den behöriga myndighet som avses i 181 och 182 § ska främja biljettsamarbete mellan olika aktörer genom att publicera de allmänna avtalsvillkor som gäller biljettsamarbete. Avtalsvillkoren för biljettsamarbete ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande.

188 a §

*Organisation för registrering av identifieringsdata enligt förordningen om distributionsinfrastruktur*

Transport- och kommunikationsverket är den organisation för registrering av identifieringsdata som avses i artikel 20.1 i förordningen om distributionsinfrastruktur och som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.

Transport- och kommunikationsverket får på sin webbplats publicera uppgifter om identifieringskoderna och deras innehavare. De uppgifter som publiceras får inte innehålla personuppgifter.

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 ansöker om eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person 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 anmälningspliktig verksamhet enligt 127 och 135 § och om en anmälningspliktig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst enligt 176 §. Rätten att få information gäller också straffregistret och bötesregistret.

---

203 a §

#### *Publicering av uppgifter om personer som utövar offentlig makt*

Transport- och kommunikationsverket får på sin webbplats publicera namn och kontaktuppgifter i anslutning till utövandet av verksamheten, uppgift om verksamhetsområde samt uppgift om vilka uppgifter en person har rätt att sköta när det gäller bedömare av prov som avses i 37 §, examinator som avses i 89 §, person med kontrollantbehörighet som avses i 130 §, läkare och psykolog som avses i 204–207 § samt examinator för språkprov och bedömare av kontrollflygares behörighet som avses i 211 § 4 mom. Som kontaktuppgift får telefonnummer, e-postadress eller webbplats publiceras och som verksamhetsområde en kommun eller ett landskap. Personen har dock rätt att förbjuda publicering av sina uppgifter.

216 §

#### *Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte*

Transport- och kommunikationsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

---

3) persontillstånd.

---

227 §

*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall*

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

1) på basis av företags- och organisationsnummer, företagets namn eller tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn,

2) på basis av den beteckning som identifierar ett trafikmedel, uppgift om trafikmedlet samt dess ägares och innehavares, användares och deras företrädares namn, adress och andra kontaktuppgifter, företags- och organisationsnummer, uppgifter om besiktning, beskattning och inteckningar samt uppgift om försäkringstagare, försäkringsbolag och försäkringens giltighet,

3) på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillståndets giltighet och omfattning,

4) på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om att personen avlagt en i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

---

231 §

*Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret*

Ett sådant förbud mot att lämna ut uppgifter som avses i 1 och 2 mom. eller en sådan spärrmarkering som avses i 3 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till myndigheter eller till andra som sköter lagstadgade uppgifter. De förbud mot att lämna ut uppgifter som avses i 1 och 2 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till aktörer som bedriver indrivningsverksamhet och som har registrerat sig enligt lagen om registrering av aktörer som bedriver indrivningsverksamhet (411/2018) för indrivning av en i lagen om indrivning av fordringar (513/1999) avsedd fordran som förfallit till betalning, om fordran har samband med transporter och uppgiften är nödvändig för indrivning av fordran.

---

Denna lag träder i kraft den 2024 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 24.10.2024

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikations och inrikesminister Lulu Ranne

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om transportservice (320/2017) 216 § 1 mom. 4 punkten, sådan den lyder i lag 299/2021,  
*ändras* 6 § 2 mom. 3 punkten, 155 § 1 mom. 1 punkten, 197 § 3 mom., 216 § 1 mom. 3 punkten, 227 § 1 mom. och 231 § 4 mom.,  
av dem 197 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1256/2020, 216 § 1 mom. 3 punkten sådan den lyder i lag 299/2021, 227 § 1 mom. sådant det lyder i lagarna 301/2018 och 299/2021 samt 231 § 4 mom. sådant det lyder i lag 301/2018,  
*fogas* till lagen nya 154 b–154 d §, till 157 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 371/2019, ett nytt 3 mom. och till lagen nya 188 a och 203 a §, enligt följande:

#### *Gällande lydelse*

6 §

#### *Beviljande av taxitrafiktillstånd*

-----  
Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en juridisk person

-----  
3) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknadslagen står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,  
-----

(ny)

#### *Föreslagen lydelse*

6 §

#### *Beviljande av taxitrafiktillstånd*

-----  
Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en juridisk person

-----  
3) som inte under de senaste två åren har försatts i konkurs i en bransch där det krävs person-, taxi- eller godstrafiktillstånd och förutsatt att inte heller en till sökanden organisationsanknuten person som avses i 2 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) eller ett företag som på det sätt som avses i 2 kap. 4 § i värdepappersmarknads-lagen står under sökandens eller den organisationsanknutna personens bestämmande inflytande har försatts i konkurs under de senaste två åren,  
-----

154 b §

#### *Uppgifter om laddningspunkter och tankningspunkter*

*Den som är ansvarig för sådana laddningspunkter och tankningspunkter för*

*alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten svarar för att uppgifter om laddningspunkterna och tankningspunkterna finns tillgängliga genom att inrätta ett programmeringsgränssnitt och lämna information om det till den nationella åtkomstpunkten i enlighet med artikel 20.2 och 20.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, nedan förordningen om distributionsinfrastruktur.*

*Trafikledsverket svarar för den nationella åtkomstpunkt till vilken de uppgifter som avses i 1 mom. ska lämnas. Trafikledsverket kan skaffa den informationstjänst som gäller åtkomstpunkten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.*

*(ny)*

154 c §

*System för utbyte av  
godstransportinformation*

*Transport- och kommunikationsverket svarar för det nationella system för informationsutbyte som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk gods-transportinformation förutsätter. Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa systemet för informationsutbyte och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.*

*(ny)*

154 d §

*Ansvar för den som är anställd hos den som  
producerar informationstjänster*

*På personer som är anställda hos Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 154, 154 a, 154 b och 154 c §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.*

155 §

155 §



*Biljett- och betalningssystemens  
interoperabilitet*

Den som tillhandahåller persontransporttjänster eller förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafik eller den som för sådana tillhandahållares räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet ska ge dem som tillhandahåller mobilitets- och kombinationstjänster tillträde till det försäljningsgränssnitt som används för biljett- och avgiftssystemet för att utan sådana villkor som begränsar användningen

1) möjliggöra köp av en sådan biljettprodukt som berättigar till en enkelresa till normalpris och i fråga om vilken den reserätt som baserar sig på biljettprodukten enkelt ska kunna påvisas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik, eller

(ny)

*Biljett- och betalningssystemens  
interoperabilitet*

Den som tillhandahåller persontransporttjänster eller förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafik eller den som för sådana tillhandahållares räkning svarar för biljett- och betalningssystemet ska ge dem som tillhandahåller mobilitets- och kombinationstjänster tillträde till det försäljningsgränssnitt som används för biljett- och betalningssystemet för att utan sådana villkor som begränsar användningen

1) möjliggöra köp av åtminstone en sådan biljettprodukt som berättigar till en enkelresa till normalpris och i fråga om vilken den reserätt som baserar sig på biljettprodukten enkelt ska kunna påvisas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik, och eventuellt möjlighet att ändra och avboka den, eller

157 §

*Främjande av interoperabilitet i offentliga  
upphandlingar*

*Den behöriga myndighet som avses i 181 och 182 § ska främja biljettsamarbete mellan olika aktörer genom att publicera de allmänna avtalsvillkor som gäller biljettsamarbete. Avtalsvillkoren för biljettsamarbete ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande*

(ny)

188 a §

*Organisation för registrering av  
identifieringsdata enligt förordningen om  
distributionsinfrastruktur*

*Transport- och kommunikationsverket är den organisation för registrering av identifieringsdata som avses i artikel 20.1 i förordningen om distributionsinfrastruktur och som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.*

*Transport- och kommunikationsverket får på sin webbplats publicera uppgifter om identifieringskoderna och deras innehavare. De uppgifter som publiceras får inte innehålla personuppgifter.*

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 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 anmälningspliktig verksamhet enligt 127 och 135 § och om en anmälningspliktig 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.*

---

(ny)

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 ansöker om eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person 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 anmälningspliktig verksamhet enligt 127 och 135 § och om en anmälningspliktig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst enligt 176 §. Rätten att få information gäller också straffregistret och bötesregistret.

---

203 §

*Publicering av uppgifter om personer som utövar offentlig makt*

*Transport- och kommunikationsverket får på sin webbplats publicera namn och kontaktuppgifter i anslutning till utövandet av verksamheten, uppgift om verksamhetsområde samt uppgift om vilka uppgifter en person har rätt att sköta när det gäller bedömare av prov som avses i 37 §, examinator som avses i 89 §, person med kontrollantbehörighet som avses i 130 §, läkare och psykolog som avses i 204–207 § samt examinator för språkprov och bedömare av kontrollflygares behörighet som avses i 211 § 4 mom. Som kontaktuppgift får telefonnummer, e-postadress eller webbplats publiceras och som verksamhetsområde en kommun eller ett landskap. Personen har dock rätt att förbjuda publicering av sina uppgifter.*

216 §

*Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte*

Transport- och kommunikationsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

- 1) tillstånd för verksamhetsutövare och om anmälningspliktig verksamhet,
- 2) fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem (*trafikmedel*),
- 3) persontillstånd,
- 4) utbildningsorganisationer som fått ett godkännande i enlighet med 35 a § att ordna förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov och företagartutbildning

227 §

*Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall*

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

- 1) på basis av företags- och organisationsnummer, företagets namn eller

216 §

*Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte*

Transport- och kommunikationsverket för ett elektroniskt trafik- och transportregister som innehåller uppgifter om

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

227 §

*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall*

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

- 1) på basis av företags- och organisationsnummer, företagets namn eller

tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer och giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer och giltighetstid,

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

3) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillståndets giltighet och omfattning,

4) på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om huruvida personen avlagt en i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

---

231 §

*Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret*

---

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

tillståndets nummer, uppgift om namn och kontaktuppgifter för en innehavare av tillstånd för verksamhetsutövare samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn eller, om verksamhetsutövaren är en fysisk person, på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om verksamhetsutövarens namn och kontaktuppgifter till arbetet samt tillståndets nummer, tillståndets giltighetstid och ansvarspersonens namn,

2) på basis av den beteckning som identifierar ett trafikmedel, uppgift om trafikmedlet samt dess ägares och innehavares, användares och deras företrädares namn, adress och andra kontaktuppgifter, företags- och organisationsnummer, uppgifter om besiktning, beskattning och inteckningar samt uppgift om försäkringstagare, försäkringsbolag och försäkringens giltighet,

3) på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillståndets giltighet och omfattning,

4) på basis av för- och efternamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, uppgift om att personen avlagt en i 26 a § avsedd förarutbildning som är inriktad på grupper med särskilda behov.

---

231 §

*Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret*

---

Ett sådant förbud mot att lämna ut uppgifter som avses i 1 och 2 mom. eller en sådan spärrmarkering som avses i 3 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till myndigheter eller till andra som sköter lagstadgade uppgifter. De förbud mot att lämna ut uppgifter som avses i 1 och 2 mom. hindrar inte att uppgifter lämnas ut till aktörer som bedriver inrättningsverksamhet och som har registrerat sig enligt lagen om registrering av

*aktörer som bedriver indrivningsverksamhet (411/2018) för indrivning av en i lagen om indrivning av fordringar (513/1999) avsedd fordran som förfallit till betalning, om fordran har samband med transporter och uppgiften är nödvändig för indrivning av fordran.*

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..