

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice ska ändras. Propositionen utgör den tredje fasen av lagprojektet om transportservice och kompletterar lagen om transportservice i ett helhetsperspektiv under valperioden 2015–2019. Dessutom innebär propositionen att körkortslagen, luftfartslagen, lagen om fartygsapotek, lagen om läkarundersökning av fartygspersonal samt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ändras. Genom projektet genomförs två av spetsprojekten i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering: spetsprojektet för att skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet och spetsprojektet för att ta fram smidigare författningar.

När det gäller förvärvande av yrkeskompetens för förare av tunga fordon i vägtrafik införs det enligt förslaget ett parallellt alternativ till de nuvarande utbildningsmodellerna, nämligen ett alternativ som grundar sig enbart på avläggande prov. Provet för grundläggande yrkeskompetens föreslås vara tudelat och förutsätta avläggande av teoretiskt och praktiskt inriktade prov. Huvudstaben ska enligt förslaget godkänna utbildningscentrum som i samband med Försvarmaktens förarutbildning tillhandahåller utbildning för yrkeskompetens. Det föreslås att de krav som enligt körkortslagen gäller för lärare inom förarutbildning för mopedkörkort ska ses över.

Regleringen av yrkeskompetens inom sjötrafiken ändras så att räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg faller utanför tillämpningsområdet för behörighets- och bemanningskraven enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och lagen om transportservice till den del de har ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt.

Genom propositionen åläggs också de största aktörer som bedriver tillståndspliktig trafik på väg skyldighet att vidta förberedelser och förenhetligas i övrigt bestämmelserna om beredskap och förberedelser. Ur provet för taxiförare slopas avsnittet om lokalkännedom. För företag eller sammanslutningar som tillhandahåller infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik fastställs en skyldighet att tillhandahålla infartsparkering på samma villkor till alla kunder hos leverantören av mobilitets- eller kombinationstjänster.

Vidare föreslås det tekniska ändringar i lagen om transportservice så att paragrafnumreringen blir löpande. Samtidigt ändras hänvisningarna till lagen om transportservice i sammanlagt 18 lagar. Dessutom ska den helhet som lagen utgör förtydligas särskilt genom att flera paragrafrubriker i lagen preciseras.

Lagarna avses träda i kraft den 1 mars 2019, dock så att 27–41 och 193 § i lagen om ändring av lagen om transportservice träder i kraft den 1 januari 2020 och ändringen av ikraftträdan-  
debestämmelsen i körkortslagen träder i kraft så snart lagen om ändring av körkortslagen har stadfästs.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	6
1 INLEDNING.....	6
2 NULÄGE .....	7
2.1 Lagstiftning och praxis.....	7
2.1.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken.....	7
2.1.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten.....	10
2.1.3 Förberedelser och beredskap .....	11
2.1.4 Provet för taxiförare .....	12
2.1.5 Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik .....	13
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	13
2.2.1 Yrkeskompetens inom sjöfarten.....	13
2.2.2 Förberedelser och beredskap .....	14
2.3 Bedömning av nuläget .....	14
2.3.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken.....	14
2.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten.....	17
2.3.3 Förberedelser och beredskap .....	18
2.3.4 Provet för taxiförare .....	21
2.3.5 Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik .....	21
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	21
3.1 Målsättning .....	21
3.1.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken.....	21
3.1.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten.....	22
3.1.3 Förberedelse och beredskap .....	22
3.1.4 Provet för taxiförare .....	22
3.2 Bedömning av alternativen .....	22
3.2.1 Digitalisering av godstrafiken .....	22
3.2.2 Yrkeskompetens inom vägtrafiken.....	24
3.2.3 Förberedelse och beredskap .....	27
3.3 De viktigaste förslagen.....	27
3.3.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken.....	27
3.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten.....	30
3.3.3 Förberedelse och beredskap .....	31
3.3.4 Provet för taxiförare .....	33
3.3.5 Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik .....	34
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	34
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	34
4.1.1 Konsekvenser för hushållen .....	34
4.1.2 Konsekvenser för företagen och verksamhetsutövarna.....	36
4.2 Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin .....	39
4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....	40
4.4 Konsekvenser för miljön.....	42
4.5 Andra samhällseliga konsekvenser.....	43
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	46
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	46
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	46
5.3 Propositionens förhållande till Ålands självstyrelse .....	51

## RP 157/2018 rd

5.4	Samband med andra propositioner.....	51
	DETALJMOTIVERING .....	53
1	LAGFÖRSLAG .....	53
1.1	Lagen om ändring av lagen om transportservice .....	53
1.2	Lagen om ändring av körkortslagen.....	99
1.3	Lagen om ändring av 3 § i fordonslagen.....	100
1.4	Lagen om ändring av 63 § i fordonskattelagen.....	100
1.5	Lagen om ändring av 44 § i lagen om inteckning i fartyg .....	100
1.6	Lagen om ändring av fartygsregisterlagen.....	100
1.7	Lagen om ändring av 28 § i bilskattelagen .....	101
1.8	Lagen om ändring av 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet .....	101
1.9	Lagen om ändring av 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet.....	101
1.10	Lagen om ändring av 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen ....	101
1.11	Lagen om ändring av luftfartslagen .....	101
1.12	Lagen om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag .....	102
1.13	Lagen om ändring av 21 § i lagen om spårbunden stadstrafik.....	103
1.14	Lagen om ändring av 2 § i lagen om fartygsapotek.....	103
1.15	Lagen om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	103
1.16	Lagen om ändring av 2 och 3 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal.....	104
1.17	Lagen om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning.....	105
1.18	Lagen om ändring av 89 § i räddningslagen .....	105
1.19	Lagen om ändring av 2 och 18 § i bränsleavgiftslagen.....	105
1.20	Lagen om ändring av järnvägslagen .....	106
1.21	Lagen om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsföreseelser.....	106
1.22	Lagen om upphävande av 24 a § 2 mom. 4 punkten i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården .....	106
1.23	Lagen om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande .....	107
1.24	Lagen om ändring av 1 § i lagen om registrering av farkoster .....	107
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	108
3	IKRAFTTRÄDANDE .....	109
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING ....	109
4.1	Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.....	109
4.2	Bemyndigande att utfärda förordning och överföring av lagstiftningsbehörighet.....	110
	LAGFÖRSLAG .....	111
	om ändring av lagen om transportservice.....	111
	om ändring av körkortslagen.....	173
	om ändring av 3 § i fordonslagen.....	175
	om ändring av 63 § i fordonskattelagen .....	176
	om ändring av 44 § i lagen om inteckning i fartyg.....	177
	om ändring av fartygsregisterlagen .....	178
	om ändring av 28 § i bilskattelagen.....	179
	om ändring av 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet .....	180
	om ändring av 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet .....	181
	om ändring av 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen.....	182
	om ändring av luftfartslagen.....	183

## RP 157/2018 rd

om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag .....	185
om ändring av 21 § i lagen om spårbunden stadstrafik .....	186
om ändring av 2 § i lagen om fartygsapotek .....	187
om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ....	188
om ändring av 2 och 3 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal .....	190
om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning .....	191
om ändring av 89 § i räddningslagen .....	192
om ändring av 2 och 18 § i bränsleavgiftslagen .....	193
om ändring av järnvägslagen.....	194
om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser .....	197
om upphävande av 24 a § 2 mom. 4 punkten i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården.....	198
om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande .....	199
om ändring av 1 § i lagen om registrering av farkoster.....	200
PARALLELTEXT .....	201
om ändring av lagen om transportservice.....	201
om ändring av körkortslagen.....	291
om ändring av 3 § i fordonslagen.....	295
om ändring av 63 § i fordonskattelagen .....	296
om ändring av 44 § i lagen om inteckning i fartyg.....	297
om ändring av fartygsregisterlagen .....	298
om ändring av 28 § i bilskattelagen.....	300
om ändring av 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet .....	301
om ändring av 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet.....	302
om ändring av 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen.....	303
om ändring av luftfartslagen.....	304
om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag .....	306
om ändring av 21 § i lagen om spårbunden stadstrafik.....	307
om ändring av 2 § i lagen om fartygsapotek .....	308
om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ....	309
om ändring av 2 och 3 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal .....	313
om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning .....	315
om ändring av 89 § i räddningslagen .....	316
om ändring av 2 och 18 § i bränsleavgiftslagen .....	317
om ändring av järnvägslagen.....	318
om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförseelser .....	323
om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande .....	324
om ändring av 1 § i lagen om registrering av farkoster.....	325

**RP 157/2018 rd**

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Syftet med reformen för reglering av transportbestämmelserna, som inleddes i november 2015, är att genomföra två av spetsprojekten i regeringsprogrammet för Juha Sipiläs regering: spetsprojektet för att skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet och spetsprojektet för att ta fram smidigare författningar. Det beslutades att lagprojektet ska genomföras i tre faser på grund av det vittomfattande innehållet. Projektet inleddes under namnet ”transportbalken”, men riksdagen döpte om lagen till lagen om transportservice under den första fasen av projektet.

Regeringsprogrammets spetsprojekt om en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet har som mål att skapa en gynnsam miljö för digitala tjänster och nya affärsmodeller. I spetsprojektet skapas en lagstiftningsmiljö och övrig verksamhetsmiljö som främjar uppkomsten av innovationer och nya tjänster. Åtgärderna inom spetsprojektet för en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet består av följande helheter: att främja sakernas internet, att bygga en tillväxtmiljö för digital transportservice, att genomföra informationssäkerhetsstrategin som ökar förtroende, att genomföra handlingsprogrammet för robotik och att genomföra handlingsprogrammet för massdata. I samband med regeringens halvtidsöversyn fogades en åtgärd till spetsprojektet i avsikt att utforma en utvecklingsplan för att stärka digitaliseringen inom logistiken och transportsektorn samt i hamnarna.

Regeringspropositionen om den första fasen av lagstiftningsprojektet (regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den, RP 161/2016 rd) överlämnades till riksdagen hösten 2016. I april 2017 antog riksdagen lagen om transportservice (320/2017) och vissa lagar som har samband med den. Merparten av lagarna träder i kraft den 1 juli 2018, men informationsregleringen enligt III avd. 2 kap. trädde huvudsakligen i kraft redan den 1 januari 2018.

Under den första fasen inkluderades i synnerhet bestämmelser om trafikmarknader och trafik-tjänster för landtrafik i lagstiftningsreformen. Målet var att utveckla kundorienteringen, marknadsvillkoren och interoperabiliteten i fråga om trafik-tjänster. Lagbestämmelserna om trafik-tjänsterna samlades i en och samma lag med målet att främja möjligheten att granska trafiksystemet som en helhet och underlätta interoperabiliteten mellan systemets olika delar. Fokus inriktades på att främja införandet av nya innovationer, digitalisering och automation samt genomförandet av konceptet mobilitet som tjänst (Mobility as a Service, MaaS). Målet var att i synnerhet information som gäller trafiksystemet ska vara tillgänglig för kunderna, tjänsteproducenterna och myndigheterna inom systemet på ett så öppet och mervärdesskapande sätt som möjligt.

Regeringspropositionen om den andra fasen av lagstiftningsprojektet (regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den, RP 145/2017 rd) överlämnades till riksdagen i oktober 2017. Riksdagen antog lagen den 21 mars 2018. Bestämmelserna enligt den andra fasen trädde huvudsakligen i kraft samtidigt som bestämmelserna enligt den första fasen, det vill säga den 1 juli 2018. Den bestämmelse som fogats till informationsregleringen och som möjliggör tillgång till tjänster på någon annans vägnar i en mobilitetstjänst som tillhandahålls elektroniskt (så kallad tillgång till tjänster på någon annans vägnar) träder dock i kraft först efter en övergångsperiod den 1 januari 2019.

Under den andra fasen inkluderades bestämmelser om marknader och transporttjänster för flygtrafik, sjötrafik och spårbunden trafik så att de bildar en konsekvent helhet tillsammans med de bestämmelser om i första hand vägtrafik som togs in i lagen om transportservice under

## RP 157/2018 rd

den första fasen. Under den andra fasen förbättrades också förutsättningarna för en digitalisering av transportservicen och utnyttjandet av information. Detta genomfördes genom ny reglering som gäller användning och utlämnande av information om trafik tjänster samt ny reglering som gäller ett trafik- och transportregister.

I samband med förslaget om bolagisering av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har det föreslagits att en ny avdelning II A (enligt den nya numreringen avdelning III) ska fogas till lagen om transportservice. Regeringspropositionen om den ändringen (regeringens proposition med förslag till lag om ombildning av Transport- och kommunikationsverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag och till vissa lagar som har samband med den, RP 34/2018 rd) överlämnades till riksdagen i april 2018. Riksdagen godkände förslaget i juni, och lagen träder i kraft vid ingången av 2019. Propositionen innebär att bestämmelser om vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster samt bestämmelser om informationshantering hos leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster för alla trafikformer tas in i lagen om transportservice. Avsikten är att bestämmelserna ska möjliggöra effektiv informationsgång till leverantörerna av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, vilka också ska kunna vara effektiva knutpunkter för informationsdelning. Till riksdagen överlämnades dessutom i maj 2018 regeringens proposition med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd), där två nya kapitel föreslås bli fogade till lagen om transportservice. I kapitlet föreslås bestämmelser om informationshantering som faller utanför Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister samt om Trafikledningsverkets informationshantering. De författningar som gäller ämbetsverksreformen avses träda i kraft den 1 januari 2019.

Propositionen innebär att regleringen av yrkeskompetens inom vägtrafiken ändras så att det för avläggande av yrkeskompetens införs ett alternativ som grundar sig enbart på avläggande av prov utan krav på formbunden utbildning och som enligt förslaget ska finnas parallellt med utbildningarna för grundläggande yrkeskompetens. Regleringen av yrkeskompetens inom sjötrafiken ändras i sin tur så att räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg faller utanför tillämpningsområdet för behörighets- och bemanningskraven enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och enligt lagen om transportservice till den del de har över ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt. Genom propositionen åläggs också de största aktörerna som bedriver tillståndspliktig trafik på väg skyldighet att vidta förberedelser och förenhetligas i övrigt bestämmelserna om beredskap och förberedelser. De bestämmelser som gäller provet för taxiförare ska göras smidigare genom att förarens lokalkännedom inte längre ska mätas. Företag eller sammanslutningar som tillhandahåller infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik ska bli skyldiga att tillhandahålla infartsparkering på samma villkor till alla kunder hos leverantören av mobilitets- och kombinationstjänster.

Under den tredje fasen av lagprojektet ändras dessutom lagens systematik så att paragrafnumreringen blir löpande. Riksdagen förutsatte den ändringen i sitt uttalande (RSv 20/2018 rd) när den godkände projektets andra fas. Dessutom vill man göra lagen som helhet mera överskådlig genom att precisera rubrikerna för flera av paragraferna så att de bättre beskriver innehållet.

## 2 Nuläge

### 2.1 Lagstiftning och praxis

#### 2.1.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

*Reglering som gäller förare av tunga fordon i vägtrafik*

## RP 157/2018 rd

Kraven i fråga om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport. Yrkeskompetens krävs av förare som sköter landsvägstransporter med lastbilar eller bussar.

Yrkeskompetens som tillämpas på transportverksamhet består enligt direktivet av grundläggande kompetens och fortbildning. Direktivet innehåller undantag från kraven på yrkeskompetens vilka gäller exempelvis framförande av fordon vid vissa körningar i samband med upprätthållande av samhällsordningen eller vissa privata körningar.

Direktivet innehåller detaljerade bestämmelser om yrkeskompetens och relaterade förfaranden och krav, minimikrav i fråga om förarnas ålder samt de sätt att inhämta grundläggande yrkeskompetens som är tillgängliga för medlemsstaten. Grundläggande yrkeskompetens förvärfvas för olika transportslag, separat för lastbilsförare eller busschaufförer. Yrkeskompetensen påvisas med ett yrkeskompetensbevis för förare (yrkeskompetenskort) eller med en anteckning i körkortet och dessa erkänns ömsesidigt av medlemsländerna.

Yrkeskompetensen gäller fem år i taget och den upprätthålls genom regelbunden fortbildning. När det gäller avläggande av grundläggande yrkeskompetens kan medlemsstaterna välja mellan ett system baserat på utbildning eller ett system baserat enbart på prov.

### *Utbildningsalternativet*

Inom utbildningsalternativet omfattar utbildningen för grundläggande yrkeskompetens 280 timmar, av vilka minst 20 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen kan också ges i snabbare tempo, varvid den omfattar 140 timmar av vilka minst 10 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen avslutas med ett teoriprov. Den som genomgått utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kan byta från ett transportsätt till ett annat genom att genomföra de delar av läroämnesförteckningen som motsvarar det aktuella transportsättet. Utan tidigare avlagda gemensamma delar omfattar utbildningen då 70 timmar, av vilka 5 timmar ska vara körundervisning. Vid utbildning i snabbare tempo är antalet timmar hälften av dessa. Av de 20 timmarna körundervisning som nämns ovan kan högst 8 timmar och av de 10 timmar körundervisning som nämns ovan kan högst 4 timmar utgöras av körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma i synnerhet graden av träning i rationell körning enligt punkt 1 i läroämnesförteckningen. Bedömningen gäller särskilt behärsningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning under olika ljusförhållanden vid olika tidpunkter på dygnet.

Inom utbildningsalternativet ska personen delta i utbildning som tar upp de läroämnen som anges i direktivet och tillhandahålls av ett utbildningscentrum som godkänts av medlemsstatens behöriga myndigheter. Det prov som ska avläggas som avslutning på utbildningen ordnas och övervakas av medlemsstatens behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa. Provet kan vara muntligt eller skriftligt och ska omfatta minst en fråga inom varje mål i den förteckning över läroämnen som ingår i utbildningen.

Direktivet förutsätter att utbildningscentrumen godkänns efter en skriftlig ansökan. Av ansökan ska framgå det kompetens- och utbildningsprogram som utbildningscentrumet tillämpar samt de ämnen som ingår i undervisningen, plan för genomförande och undervisningsmetoder. I ansökan ska också ingå uppgifter om lärarnas kvalifikationer och verksamhetsområden, information om undervisningslokaler, undervisningsmaterial, tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och den fordonspark som används, samt villkoren för deltagande i utbildningen inklusive antalet deltagare. Undervisningen ska ges i enlighet med det som framförts i ansökan. I annat fall kan godkännandet återkallas eller förklaras vilande. Myndigheten ska ha rätt



## RP 157/2018 rd

att skicka sina representanter för att närvara vid utbildningen och ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl vid utbildningscentrumen. Det godkända utbildningscentrumet ska garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven. Direktivet förutsätter också att utbildarna ska ha kännedom om undervisningsmaterialet och undervisningsmetoderna. När det gäller den praktiska delen av utbildningen ska utbildarna, så som körskollärare som utbildar förare för tunga fordon, ha dokumenterad erfarenhet från föraryrket eller motsvarande förarerfarenhet. Utbildningscentrumets kursprogram ska utformas i enlighet med godkännandet och ämnena.

Direktivet gör det möjligt att i samband med yrkesutbildning om lägst sex månader, under en period om högst tre år avlägga prov inom 230 timmar utbildning i etapper och vara verksam som förare innan grundläggande yrkeskompetens har förvärvats.

Utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo står till förfogande också jämsides med modellen med enbart prov.

### *Provalalternativet*

Alternativet med enbart prov omfattar inte krav på deltagande i utbildning utan endast avläggande av ett teoretiskt och ett praktiskt prov.

För att uppnå yrkeskompetens ska provdeltagaren avlägga prov som mäter kompetensen enligt den läroämnesförteckning som nämns i utbildningsalternativet. Medlemsstatens behöriga myndigheter eller organ som utsetts av dessa ska ordna och övervaka proven.

Det teoretiska provet i två delar ska bestå av flervalsfrågor eller frågor med direkta svar, alternativt en kombination av dessa två typer, samt fallstudier. Minimilängden på det teoretiska provet ska vara fyra timmar.

Även det praktiska provet omfattar två delar, nämligen ett körprov och en del som mäter kompetensen enligt punkterna i läroämnesförteckningen.

I körprovet bedöms i punkt 1 i läroämnesförteckningen avsedd rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser i olika trafikmiljöer och trafiksituationer. Minimilängden på körtiden är 90 minuter.

Högst 30 minuter av körprovet kan ersättas med ett avsnitt som genomförs med hjälp av en avancerad simulator eller på en särskild bana för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning i fråga om behärskningsgraden av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning under olika ljusförhållanden vid olika tidpunkter på dygnet.

Den andra delen av det praktiska provet omfattar minst de punkter i läroämnesförteckningen som nämns särskilt enligt transportsättet. Punkterna gäller lastning som uppfyller säkerhetskraven och är förenlig med ett korrekt utnyttjande av fordonet, säkerställande av passagerarnas säkerhet och bekvämlighet vid transporter inom persontrafik, förebyggande av brottslighet och människosmuggling, förebyggande av fysiska risker och bedömning av krissituationer. Minimilängden av provet är 30 minuter.

Också när det gäller provalalternativet gör direktivet det möjligt att i samband med yrkesutbildning om lägst sex månader, under en period om högst tre år avlägga prov i etapper och vara verksam som förare innan yrkeskompetens har förvärvats.

### *Krav på minimiålder för förare*

## RP 157/2018 rd

Kraven på minimiålder för förare av tunga fordon i vägtrafik bestäms utifrån både körkortsbestämmelserna och bestämmelserna om yrkeskompetens. Beträffande körkort baserar kraven sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort.

Minimiåldern för körkort för förare av tunga fordon kan sänkas genom avläggande av grundläggande yrkeskompetens. Kravet på minimiålder för förare av lastbilar i klass C kan sänkas från 21 år till 18 år och kravet på minimiålder för förare av bussar i klass D kan sänkas från 24 år till 21 år för den som förvärvat grundläggande yrkeskompetens för transportslaget antingen genom 280 timmar utbildning eller i enlighet med provalalternativet.

Om grundläggande yrkeskompetens har förvärvats genom 140 timmar utbildning i snabbare tempo, kan minimiåldern för förare av bussar i klass D sänkas från 24 år till 23 år och i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 km långa rutter till 21 år.

Oberoende av hur grundläggande yrkeskompetens har förvärvats är minimiåldern 18 år för förare av fordon i klass C1 (lastbil med en totalmassa på högst 7 500 kg) och 21 år i klass D1 (buss som tar högst 16 passagerare utöver föraren).

Direktivet möjliggör dessutom sådana nationella undantag inom det egna territoriet som underskrider kravet på minimiåldern 21 år för bussförare, om den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats på något annat sätt än genom försnabbad utbildning för grundläggande yrkeskompetens.

### 2.1.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten

Bestämmelser om kvalifikationer för sjöfarare finns i lagen om transportservice och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018, nedan bemanningsförordningen). Författningarna baserar sig i hög grad på den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984, nedan STCW-konventionen) samt på Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk (nedan direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk). Bestämmelser om fartygsbemanning finns i sin tur i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009, nedan lagen om fartygspersonal).

Enligt II avd. 10 kap. 3 § i lagen om transportservice ska de som arbetar ombord på ett fartyg ha behörighet enligt bestämmelserna. Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev. För utfärdandet av behörighetsbrev förutsätts det bland annat att sökandens utbildning uppfyller de behörighetsvillkor som krävs för behörighetsbrevet. Transport- och kommunikationsverket utfärdar behörighetsbrev och certifikaten över specialbehörighet. Enligt II avd. 10 kap. 12 § i lagen om transportservice får för genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om bland annat behörighets- och specialbehörighetsvillkor. Närmare bestämmelser om behörighetsvillkor och utbildningskrav har utfärdats genom bemanningsförordningen. Kraven består i regel av en minimiåldersgräns, sjötjänstgöring som kan anses vara tillräcklig och lämplig utbildning enligt del A i STCW-bestämmelserna.

Bestämmelser om betryggande fartygsbemanning finns i 2 kap. i lagen om fartygspersonal. Enligt 5 § i det kapitlet ska ett fartyg bemannas så att inte fartyget, fartygspersonalen, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. Fartygspersonalen ska i fråga om antal och behörighet vara sådan att arbetsuppgifter som hänför sig till vakthållning, säkerheten och sjöfartsskyddet samt till förhindrande av miljöförorening ombord på fartyget kan skötas. Bemanningen för ett fartyg ska fastställas innan det sätts i trafik som finskt fartyg (6 §). Fartygets redare ska hos Transport- och kommunikationsverket ansöka om fastställande

av bemanningen. Transport- och kommunikationsverket fastställer fartygets bemanning och utfärdar ett bemanningscertifikat, av vilket framgår fartygets minimibemanning samt fartygspersonalens sammansättning och de uppgiftsrelaterade behörighetsvillkoren på olika fartområden eller fångstområden.

Tillämpningsområdet för regleringen av sjöfolks kvalifikationer och fartygsbemanning är identiskt i lagen om transportservice och i lagen om fartygspersonal. Av myndigheternas fartyg faller Försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg som inte huvudsakligen används i allmän trafik för transport av passagerare eller last, utanför tillämpningsområdet för regleringen av kvalifikationer och bemanning. Tillämpningsområdet omfattar inte heller exempelvis fartyg med en längd på högst 10 meter som inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering. Regleringen gäller räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg fullt ut, om de är över 10 meter långa. Dessa myndigheters fartyg har haft svårt att uppfylla behörighetsvillkoren, i synnerhet när det gäller sjötjänstgöring som krävs för behörighetsbrev.

I II avd. 11 kap. i lagen om transportservice finns bestämmelser om godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten. Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet för sjöfart enligt STCW-konventionen, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får enligt 1 § i det kapitlet endast ges av en utbildningsanordnare som Transport- och kommunikationsverket har godkänt. Med stöd av 3 § godkänner Transport- och kommunikationsverket sådana utbildningar inom sjöfarten som uppfyller kraven i STCW-konventionen, och av särskilda skäl andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Regleringen grundar sig på STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, vilka förutsätter att utbildningsanordnare och utbildningsplaner inom sjöfarten ska godkännas.

### 2.1.3 Förberedelser och beredskap

Trafiksystemet i Finland består av en kompatibel helhet av tjänster, information och infrastruktur. Störningar i trafiktjänsterna försämrar trafiksystemets funktionssäkerhet. I synnerhet oförutsedda och långvariga störningar som har omfattande konsekvenser och berör tillgången till och möjligheterna att använda tjänster bryter snabbt och i betydande grad ner användarnas förtroende.

Avvikelse från tidtabellen för kollektivtrafiken, olyckor, exceptionella väderfenomen, störningar i datatrafiken eller driftstörningar i elnätet samt ekonomiska störningar och arbetsmarknadsstörningar är exempel på potentiella störningar. Undantagsförhållanden som avses i 3 § i beredskapslagen (1552/2011) är 1) ett mot Finland riktat väpnat angrepp eller annat så allvarligt angrepp att det kan jämföras med ett väpnat angrepp och förhållandena omedelbart efter angreppet, 2) ett mot Finland riktat avsevärt hot om väpnat angrepp eller om annat så allvarligt angrepp att det kan jämföras med ett väpnat angrepp, 3) synnerligen allvarliga händelser eller hot mot befolkningens försörjning eller mot grunderna för landets näringsliv, 4) en synnerligen allvarlig storolycka och förhållandena omedelbart efter den, samt 5) en pandemi som till sina verkningar kan jämföras med en synnerligen allvarlig storolycka. Internationell brottslighet och terrorism, nya slags hybridhot och olika grader av attacker och terrorism som riktar sig mot trafiktjänsterna är exempel på undantagsförhållanden som rör trafiksystemet och trafiktjänsterna.

Bestämmelser om statsrådets skyldighet att vidta förberedelser finns i 12 och 13 § i beredskapslagen och i 4 § i lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992). Beredskapslagen förutsätter att ministerierna har samlad kontroll över förberedelserna inom sitt för-

## RP 157/2018 rd

valtningsområde, och inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde inrymmer förberedelserna bland annat uppgiften att främja och övervaka förberedelserna inom trafiksystemet.

Bestämmelser om förberedelser för undantagsförhållanden och om beredskapsplanering i anknytning till järnvägstrafik, spårbunden stadstrafik och flygtrafik har traditionellt funnits i de lagar som gäller de olika trafiksätten, såsom i järnvägslagen (304/2011), lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) och luftfartslagen (864/2014). I synnerhet när det gäller flygtrafik finns det dessutom internationell reglering som gäller förberedelser. Bestämmelser om beredskapsreglering har traditionellt utfärdats genom respektive trafikforms lag, både för verksamhetsutövarna och för infrastrukturförvaltarna. Beredskapsparagraferna har också innehållit bemyndiganden att utfärda reglering på lägre nivå. I luftfartslagen föreskrevs det tidigare om bemyndigande för statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. I järnvägslagen ingick motsvarande bemyndigande för kommunikationsministeriet. Lagen om spårbunden stadstrafik har däremot inte innehållit någon bestämmelse om bemyndigande att utfärda reglering på lägre nivå. Också på ämbetsverksnivå finns det anvisningar om förberedelser i anknytning till luftfart och järnvägssystemet.

Bestämmelserna om skyldigheterna för verksamhetsutövarna inom järnvägstrafik, spårbunden stadstrafik och tillståndspliktig luftfart att vidta förberedelser överfördes från lagen om respektive trafiksätt med oförändrat innehåll till avdelning II i lagen om transportservice. I samband med den andra fasen av lagen om transportservice förenhetligades även tekniskt den beredskapsreglering för infrastrukturförvaltarna som hade lämnats kvar i lagarna om de olika trafikformerna. I paragraferna om förberedelser i lagen om transportservice (II avd. 5 kap. 6 §, 6 kap. 8 § och 12 kap. 10 §) föreskrivs det också om ett enhetligt bemyndigande för statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Tidigare har det inte lagstiftningsmässigt krävts att de som bedriver person- och godstrafik på väg ska vidta förberedelser för undantagsförhållanden eller ordna beredskapsplanering i anknytning till förberedelserna. Förberedelser och beredskapsplanering på frivillig basis har givetvis av hävd genomförts via försörjningsberedskapsorganisationen också när det gäller landsvägstransporter. Inom försörjningsberedskapsorganisationen finns det flera hundra företag, myndigheter och organisationer från olika sektorer i samhället som arbetar för att trygga verksamhetsförutsättningarna i samhället, men verksamheten inriktas endast på företag som fastställts som företag som har en avgörande betydelse för försörjningsberedskapen och inbegriper inte hela vägtrafiksektorn. Vad gäller myndigheterna har den senaste utvecklingen inom lagstiftningen inneburit att uppgifter för främjande och övervakning av förberedelser och funktionssäkerhet inom trafiksystemet har styrts till Transport- och kommunikationsverket.

### 2.1.4 Prov för taxiförare

Taxiförare ska avlägga ett prov för taxiförare som ordnas av Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket), och provet ska vara godkänt. Syftet med provet är att i samband med ansökan om körtillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet oavsett fordon och även kan beakta passagerare med funktionsnedsättning. I provet testas också att föraren har en tillräcklig lokalkännedom om det huvudsakliga verksamhetsdistriktet. I praktiken ordnas provet i två delar. I den andra delen, det så kallade teoriprovet, mäts förarens förmåga att sörja för passagerarens säkerhet. Det prov som mäter lokalkännedomen ordnas separat. Det har visat sig att andelen av aspiranter som underkänns i denna del

av provet är hög. Sedan den 1 juli 2018 har 1 086 prov ordnats varav 45,4 procent har underkänts. Antalet teoriprov som har ordnats är 907 stycken, varav 25,7 procent har underkänts.

### 2.1.5 Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik

För närvarande förekommer det att man i vissa fall får parkera billigare på en infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik genom att använda de tjänster en viss leverantör tillhandahåller.

## 2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

### 2.2.1 Yrkeskompetens inom sjöfarten

Lagstiftningen om yrkeskompetens inom sjöfarten grundar sig huvudsakligen på internationella bestämmelser, i synnerhet bestämmelser som godkänts av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), och på EU-lagstiftning. I STCW-konventionen föreskrivs det om sjöfolks utbildning, kvalifikationer och övriga förutsättningar för att vara verksam i yrket. Det centrala innehållet i STCW-konventionen finns i en bilaga till konventionen. Bilagan till STCW-konventionen ändrades i väsentlig utsträckning vid den konferens för de fördragsslutande parterna som hölls år 1995. Under konferensen godkändes dessutom koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 23/1999, nedan STCW-koden), vilken kompletterar bestämmelserna i bilagan till konventionen. Bestämmelser om sådant som avses i STCW-konventionen finns också i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Artikel III i STCW-konventionen gäller konventionens räckvidd, och enligt artikeln ska konventionen inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Varje fördragsslutande part ska dock genom lämpliga åtgärder, som inte påverkar funktionen eller prestandan hos de berörda fartygen som ägs eller drivs av de fördragsslutande parterna se till att de som tjänstgör på fartygen uppfyller bestämmelserna i konventionen i den mån det är skäligt och i praktiken genomförbart. Enligt artikel 2 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk ska inte heller det direktivet tillämpas på de fartyg som nämns ovan.

Bestämmelser om fartygsbemanning finns i sin tur i kapitel V i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen, FördrS 11/1981). Enligt regel 14.1 i kapitel V i konventionen förbinder sig de fördragsslutande parterna i fråga om det egna landets fartyg att vidmakthålla eller vid behov vidta åtgärder för att säkerställa en sådan bemanning av alla fartyg som, med hänsyn till säkerheten för människoliv till sjöss, är betydande i fråga om besättningens antal och behörighet. Enligt regel 1 ska kapitlet dock inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och som endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

STCW-konventionen och SOLAS-konventionen tillämpas således inte direkt på räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg vad gäller behörigheter och bemanning, utan regleringen får bestämmas nationellt, dock så att de som tjänstgör på fartygen uppfyller bestämmelserna i konventionen i den mån det är skäligt och i praktiken genomförbart.

Även kraven på utbildning för sjöfarare baserar sig i huvudsak på STCW-konventionen och på STCW-koden i anknytning till konventionen. Enligt regel I/6 i STCW-konventionen ska de fördragsslutande parterna säkerställa att utbildningen och bedömningen av sjöfarare administreras, övervakas och följs upp enligt STCW-konventionen. Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk innehåller också bestämmelser om utbildning och bedömning av sjöfarare som motsvarar bestämmelserna i STCW-konventionen. Direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk förutsätter att medlemsstaterna ska säkerställa att sjöfolk utbildas minst i en-

lighet med kraven i STCW-konventionen samt innehar certifikat och certifikat över specialbehörighet (artikel 3). Vidare förutsätter direktivet att varje medlemsstat ska godkänna den behöriga myndighet eller det behöriga organ som godkänner utbildningen (artikel 6). I Finland är Transport- och kommunikationsverket (tidigare Trafiksäkerhetsverket) från och med 1 juli 2018 den behöriga myndighet som godkänner utbildningsanordnare inom sjöfarten och själva utbildningen.

### 2.2.2 Förberedelser och beredskap

Lagstiftningen om funktionssäkerhet och förberedelser är i regel av nationell natur. Bortsett från vissa delfrågor som kan jämföras med beredskap inom luftfartsskyddet (aviation security) har beredskapsregleringen också i Europeiska unionen i hög grad överlåtits till medlemsstaterna.

I lagberedningens traditionella jämförelseland Sverige har inte verksamhetsutövarna för närvarande några egentliga lagstadgade skyldigheter att vidta förberedelser. I Sverige har Trafikverket det övergripande ansvaret för förberedelser inom trafiksystemet, men verksamhetsutövarna har en betydande roll när det gäller att stödja samhällets funktion och försvarsberedskap. Den roll som aktörer inom trafik och transport har med tanke på samhällets funktion och försvaret av samhället har identifierats, och myndigheterna har fått i uppgift att planera för beredskap i samverkan med verksamhetsutövarna. (Förordning 2015:1053 om totalförsvaret och höjd beredskap). Grunderna för samverkan har preciserats i dokumentet Försvarsmakten och MSB (2016), Sverige kommer att möta utmaningar – Gemensamma grunder (grundsyn) för en sammanhängande planering för totalförsvaret (FM2016-13584:3 MSB2016-25). Enligt dokumentet ska planeringen ske i samverkan och ska transporter som behövs i samhället genomföras som myndighetsbeställningar under militära undantagsförhållanden.

Näringslivets betydelse och medverkan i hanteringen av kriser i det civila samhället har fastställts i dokumentet MSB (2014), Övergripande inriktning för samhällsskydd och beredskap, MSB2014-1942. Enligt dokumentet utgör tjänsteleverantörernas förmåga ett viktigt led i hanteringen av kriser i det civila samhället och i förberedelserna under normala förhållanden. Följaktligen har man också i Sverige identifierat hur viktiga producenterna av transporttjänster är. De deltar i beredskapsplaneringen tillsammans med myndigheterna, och myndigheterna har tilläggsbefogenheter under undantagsförhållanden. På det hela taget har således de som producerar transporttjänster inom marktrafik en förhållandevis likartad ställning i Sverige och Finland.

## 2.3 Bedömning av nuläget

### 2.3.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

I Fastlandsfinland står ett utbildningsalternativ, också i snabbare tempo, till förfogande när det gäller att avlägga yrkeskompetens för förare av tunga fordon. Bestämmelserna om yrkeskompetens ingår i lagen om transportservice och träder i kraft den 1 juli 2018. Bestämmelserna gäller inte på Åland, eftersom Åland har rätt till egen vägtrafiklagstiftning.

Utbildningsalternativen, både utbildning för grundläggande yrkeskompetens av grundläggande längd och utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, har genomförts i enlighet med direktivkraven. De behöriga myndigheter som godkänner utbildningscentrumen är Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) och, i fråga om utbildare som ordnar yrkesutbildning, undervisnings- och kulturministeriet. Undervisnings- och kulturministeriet kan som utbildningscentrum som ordnar grundläggande utbildning och fortbildning godkänna en aktör som det har beviljat tillstånd att ordna examina och

utbildning. Trafiksäkerhetsverket godkänner de övriga utbildningscentrumen, som kan vara bilskolor som ordnar körkortsutbildning som gäller tunga fordon och enheter inom Försvarsmakten som ordnar förarutbildning för Försvarsmakten. De godkännande myndigheterna ansvarar för tillsynen över de utbildningscentrum som de godkänner. Trafiksäkerhetsverket har sammanfört uppgiften med att ordna och övervaka prov, och fullgör uppgifterna som en serviceuppgift. I lagen om yrkesutbildning föreskrivs det att Utbildningsstyrelsen tillsätter arbetslivskommissioner och ålägger den arbetslivskommission som den utser att svara för ordnande och övervakning av provet i fråga och för utfärdandet av intyg och betyg över avläggandet. Arbetslivskommissioner som avses i lagen om yrkesutbildning ansvarar för anordnande och övervakning av prov som ingår i utbildning för grundläggande yrkeskompetens vid utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet. Försvarsmakten kan ha hand om ordnandet och övervakningen av det prov i grundläggande yrkeskompetens som ordnas inom ramen för förarutbildningen inom Försvarsmakten.

Av de utbildningscentrum som ger utbildning för grundläggande yrkeskompetens är 43 sådana som har godkänts av undervisnings- och kulturministeriet. Det finns 15 förarutbildningsenheter inom Försvarsmakten som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för utbildning för yrkeskompetens, och 73 andra utbildningscentrum, inklusive utbildningscentrum som godkänts för anordnande av fortbildning. Merparten av de övriga utbildningscentrum som godkänts av Transport- och kommunikationsverket har godkänts enbart för att tillhandahålla fortbildning.

Enligt II avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice krävs yrkeskompetens av en person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon, och även en traktorförare i de fall då det krävs ett körkort. Det nationella kravet för framförande av buss är striktare än vad som krävs enligt direktivet. Utan yrkeskompetens får med buss transporteras endast personer som bor i samma hushåll som föraren samt, när det är fråga om en buss av klass D1, tre andra personer förutsatt att någon av de boende i samtliga fall äger fordonet.

I Fastlandsfinland tillämpas lägre ålderskrav för bussförare, vilka berättigar enbart till att köra där. Den som fyllt 18 kan beviljas busskörkort, om han eller hon har genomfört en yrkesutbildning som tar sikte på uppgifter som bussförare och den utbildning på 280 timmar för grundläggande yrkeskompetens som ingår i den. Innan personen har fyllt 20 år avgränsas dock transporterna i fråga om fordon som ska framföras och i fråga om området för transporterna.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens inkluderar undervisning om sådant som anknyter till transporternas säkerhet och trafiksäkerhet samt om god yrkesutövning vid framförande av fordonet och i andra föraruppgifter. Kvalifikationerna avläggs separat och läroämnena i utbildningen bestäms i enlighet med direktivet separat för vardera förargruppen och gemensamt för dem. Utbildningen avslutas med ett teoriprov, som inom yrkesutbildningen avläggs som en del av yrkesinriktad examen. Inom Försvarsmaktens förarutbildning kan Försvarsmakten ta emot provet, men i övriga fall tas provet emot av de tjänsteproducenter som tillhandahåller föresexamenstjänster för Trafiksäkerhetsverket.

En betydande del av de grundläggande yrkeskompetenserna avläggs inom yrkesutbildning och i samband med förarundervisningen under tiden för beväringstjänst vid Försvarsmakten. Under beväringstjänst vid Försvarsmakten genomför varje år omkring 3 000 personer utbildning för yrkeskompetens inom godstrafik i samband med att de tar Försvarsmaktens körkort. Ungefär en tredjedel av dem får en längre utbildning på 280 timmar, som gör det möjligt att som 18-åring ansöka om civilt lastbilskörkort för kategori C. Antalet personer som avlägger yrkeskompetens inom yrkesutbildning rör sig i samma klass, ungefär 2 000–3 000. Inom båda grupperna kan det förekomma överlappningar i fråga om avläggande av yrkeskompetens, om det redan finns en yrkeskompetens i bakgrunden.

## RP 157/2018 rd

Studier för yrkesinriktad grundexamen i logistik som inbegriper yrkeskompetens kan bedrivas på 36 olika orter i olika delar av landet. En stor del av läroanstalterna (20–25) erbjuder också möjlighet att avlägga sådana yrkesexamina (exempelvis för yrket som busschaufför) som inkluderar avläggande av yrkeskompetens.

Försvarsmakten ger utbildning för yrkeskompetens för lastbilsförare vid tio truppförband i olika delar av Finland. Antalet deltagare omfattar ungefär 14 procent av beväringarnas årliga antal. Försvarsmaktens utbildning kan anses vara en regionalt och kvantitativt heltäckande utbildningsmöjlighet. Försvarsmakten har konstaterat att utbildningsmodellen fungerar. Utbildning i snabbare tempo för 2 000 beväringar begränsar deras möjligheter att i det civila vara förare inom godstrafiken, eftersom rätt att framföra lastbilar av klass C då kan fås först som 21-åring.

Utöver yrkesutbildning och Försvarsmaktens utbildning erbjuds även utbildning på marknadsvillkor, åtminstone på större orter. Efterfrågan gäller mestadels en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo eller behövlig tilläggsutbildning när yrkeskompetensen utvidgas till att omfatta något annat transportslag. De som utbildas är närmast taxiförare och företagsförare som avlägger körkort för buss och de som betalar är i allmänhet antingen den som genomgår utbildningen eller företaget. Företagen köper också sexmånaders rekryteringsutbildningar. De som utbildas är normalt cirka 10–12 personer om året.

Yrkeskvalifikationer inom grundläggande yrkeskompetens per år:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Godstrafik	3427	3676	4601	4512	5050	5341	4869	4860
Persontrafik	760	909	948	891	1082	998	1039	1151
Sammanlagt	4187	4585	5549	5403	6132	6339	5908	6011

Antalet verksamma i transportuppgifter kan bedömas på basis av antalet giltiga yrkeskvalifikationer. I september 2016 hade sammanlagt 127 950 förare giltig yrkeskompetens. Av dem hade 79 973 förare kompetens för godstrafik och hade 2 025 kompetens för persontrafik, och det fanns 45 952 förare som hade kompetens för båda två. Yrkeskompetens beviljas för fem år i taget, och årligen registreras sammanlagt 55 000–235 000 anteckningar om fortbildning för yrkeskompetens. Trots att en person har kompetens för båda omfattar fortbildningen samma antal timmar, nämligen 35. Nästa mera omfattande registrering av fortbildning infaller 2018–2019 då den andra femårsperioden efter det att kraven trädde i kraft löper ut.

Försvarsmaktens och yrkesläroanstalternas yrkeskompetensutbildning är i huvudsak avgiftsfri för de studerande eller medför obetydliga kostnader (under 1 000 euro). Annan utbildning sker på marknadsvillkor. Det här gäller bara en bråkdel av dem som avlägger yrkeskompetens, och för kostnaderna står då exempelvis den som avlägger yrkeskompetensen eller hans eller hennes arbetsgivare. På den fria marknaden har enligt ett sampel grundläggande utbildning för yrkeskompetens i snabbare tempo erbjudits till ett pris av ungefär 2 000–3 700 euro och normal-



lång utbildning till ett pris av omkring 5 000 euro. Utbildning för utvidgad yrkeskompetens (70 h) har erbjudits för cirka 1 900 euro och utbildning i snabbare tempo (35 h) för cirka 1 000 euro. Tillgången på prisuppgifter har varit knapp. Utifrån detta kan man dra slutsatsen att konkurrensläget i fråga om grundläggande utbildning för yrkeskompetens är svagt på den fria marknaden, medan konkurrensläget är ganska bra i fråga om ordnandet av fortbildning i kursform.

Det prov som ingår i utbildningen och som Trafiksäkerhetsverket ordnar kan genomföras elektroniskt med hjälp av samma system som teoriprovet för körkortsexamen. En avgift på 50 euro tas ut för provet. Med anledning av en ändring sjönk priset från 160 euro till 50 euro och kan provet avläggas vid vilket som helst av tjänsteproducentens ungefär 100 verksamhetsställen där teoriprov för körkortsexamen tas emot. Tidigare kunde proven avläggas endast vid namngivna servicepunkter för yrkestrafik. Samtidigt ändrades provet så att det består av endast en del och sågs antalet frågor över, vilket också påverkade provets längd och pris. Tidigare tog det ungefär en vecka att granska proven, men idag är det systemet som också granskar provet och resultatet fås med en gång. Utöver provavgiften tas det ut en avgift på 17 euro för införande av yrkeskompetensinformationen i registret och 50 euro för utfärdande av ett yrkeskompetenskort.

Den som deltar i yrkesinriktad förarutbildning som uppfyller kraven kan på basis av körkort och godkännandehandling vara verksam som förare före avläggande av yrkesinriktad examen och uppnådd yrkeskompetens.

### 2.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten

#### *Behörighet som krävs på räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg*

För att uppnå den behörighet som krävs inom sjöfarten ska sjöfararen bland annat genomföra den utbildning som krävs och skaffa sig den mängd sjötjänstgöring som behövs. När det gäller räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg har myndigheterna haft svårt att inom en skäligen tid samla den sjötjänstgöring som behövs för behörighet. Det beror på att det kan finnas flera förare per fartyg och sjötjänstgöringsdagarna per person därför blir få under en trafiksäsong. I synnerhet räddningsverken har haft problem med att uppfylla kraven på behörighet i fråga om den sjötjänstgöring som krävs. Vissa av räddningsväsendets fartyg har en stor maskineffekt, som kräver behörighet som vakt-maskinmästare eller maskinskötare i fråga om maskinsidan. På grund av arbetssystemet inom räddningsväsendet är det svårt att skaffa den utbildning och i synnerhet den sjötjänstgöring som krävs för behörigheten. Personalomsättningen är stor på räddningsverkens fartyg, och arbete utförs sällan på ett fartyg, vilket innebär att sjötjänstgöringen växer i långsam takt. Till en del har man försökt lindra problemet med hjälp av Trafiksäkerhetsverkets (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) dispenser från behörighetskraven. Dispenserna är personliga tillstånd att en viss tid med stöd av lägre behörighetsbrev sköta uppgifter där det krävs högre behörighet. I allmänhet har det handlat om att med förarbrev arbeta med uppgifter där det krävs skepparbrev för inrikes fart. För förarbrev krävs sjötjänstgöring i tre månader och för skepparbrev för inrikes fart är kravet åtta månader.

Fartyg som används för frivillig sjöräddning och vars besättning har utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten har sedan 2009 fallit utanför tillämpningsområdet för lagen om fartygspersonal. Sjøräddningssällskapet har ett eget utbildningssystem. I praktiken har det inte medfört några problem att dessa fartyg fallit utanför tillämpningsområdet. Lagen om fartygspersonal tillämpas inte heller på Forsvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte i regel används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods. Vidare gäller att STCW-konventionens bestämmelser om behörighet och vakt-

hållning och SOLAS-konventionens bestämmelser om bemanning inte berör de myndighetsfartyg som nämns ovan.

Av de orsaker som beskrivs i det föregående är det motiverat att luckra upp behörighetskraven i fråga om räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg, dock så att det samtidigt säkerställs att fartygen har tillräckligt kompetent bemanning för att fartygets säkerhet eller den marina miljön inte ska utsättas för fara. Genom ändringen säkerställs det dessutom att dessa myndigheter förfogar över tillräckligt med kompetent personal för sina marina uppgifter alltid när det behövs.

#### *Godkännande av utländska utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten*

I enlighet med II avd. 11 kap. i lagen om transportservice godkänner Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) utbildningsanordnare inom sjöfarten och den utbildning inom sjöfarten som de ger. För närvarande innebär regleringen att även utbildningsanordnare som är verksamma någon annanstans än i Finland ska bedömas och godkännas så som utbildningsanordnare verksamma i Finland, om de så önskar. Transport- och kommunikationsverket har dock inte tillräckliga resurser för att på bred front bedöma och godkänna utländska utbildningsanordnare. En del av ansökningarna kan i form av olika utredningar och bakgrundsarbete sysselsätta Transport- och kommunikationsverket i betydande grad redan innan den egentliga bedömningen och det egentliga godkännandet kan göras. Sätten att ordna utbildning inom sjöfarten kan också variera betydligt i olika länder, och då kan det vara svårt att bedöma om de stämmer överens med kraven. För det egentliga godkännandet krävs det vanligtvis också att det genomförs en bedömning hos utbildningsanordnaren, och att de brister som då eventuellt uppdagas blir avhjälpna. För bedömning av de korrigerande åtgärderna kan det också krävas nya besök hos utbildningsanordnaren. Godkända utbildningsanordnare överförs även till att omfattas av regelbundna nya bedömningar.

Därför är det ändamålsenligt att Transport- och kommunikationsverket i regel bedömer och godkänner endast utbildningsanordnare som är verksamma i Finland. Det är emellertid också ändamålsenligt att Transport- och kommunikationsverket trots allt av särskilda skäl kan godkänna även någon annan än en utbildningsanordnare med verksamhet i Finland. Denna möjlighet är viktig med tanke på de finländska utbildningsanordnarnas utbildningsexport och verksamhet utomlands.

#### 2.3.3 Förberedelser och beredskap

Beträffande beredskapsreglering handlade den andra fasen av lagen om transportservice i hög grad om kodifiering, som inte innehöll vare sig nya förpliktelser att vidta förberedelser eller betydande innehållsmässiga ändringar av de tidigare bestämmelserna om förberedelser. Denna återhållsamhet berodde delvis på att förvaltningsområdets interna projekt för granskning av trafiksystemets funktionssäkerhet var på hälft. Nu under lagprojektets tredje fas är även resultaten av funktionssäkerhetsprojektet tillgängliga. Utifrån resultaten är det meningen att förberedelserna ska säkerställa att de viktigaste funktionerna och tjänsterna i samhället fungerar under undantagsförhållanden och vid störningar i vardagen samt främja möjligheterna att den egna verksamheten för den som tillhandahåller trafiktjänster ska kunna fortsätta oavbrutet i samband med eventuella störningar. I kontexten för lagen om transportservice är strävan att i allt större omfattning involvera privata aktörers kunnande och expertis när det gäller att vidta förberedelser för trafiksystemet. I ett senare skede bör samma strävan bedömas och övervägas också när det gäller MaaS-tjänster, när deras verksamhet väl har etablerats och det finns tillräckligt med tillförlitlig information om dem.

Inom projektet för funktionssäkerhet TOVA 2017, som genomfördes 2016–2017, och i dess rapport *Mot en fungerande vardag* (på finska) identifieras vad förberedelser avser inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Syftet med förberedelser är att minska eller minimera hot och risker som äventyrar aktörens uppgifter eller måluppfyllelsen. Förberedelserna kan anknytas även till aktörernas helhetsinriktade riskhantering framför allt i situationer där riskhanterings accentuerade mål är att säkerställa kontinuiteten i verksamheten. Vid beredskapsplanering i anknytning till förberedelser gäller det att beakta samverkan med intressentgrupper, underleverantörer och partner. Ur ett processperspektiv handlar det om bedömning och hantering av risker som utgör ett hot mot verksamheten, om instruktioner, om personalutbildning och om övningar. Fokus ligger på förberedelser för och åtgärder relaterade till olyckor under normala tider och andra allvarliga störningar. Aktören ska ha förmåga, kunskaper och färdigheter att förutse, tolerera och åtgärda störningar i sin verksamhet samt förmåga att snabbt återhämta sig och återgå till ett normalt servicetillstånd efter störningar.

Funktionssäkerhet i betydelsen förberedelser för störningar under normala förhållanden anses i dagsläget vara av essentiell betydelse, och inom olika förvaltningsområden råder ingen oklarhet om nyttan av just den betoningen i en omvärld som ständigt blir allt mer teknifierad och komplicerad. Också bland annat inom projektet TOVA 2017 underströks funktionssäkerhet i denna betydelse. Det har uppställts en hög tröskel för tillämpningen av beredskapslagen, och ur den går det inte alltid att på ett naturligt sätt härleda behörighet som gäller störningar under normala förhållanden.

Ett traditionellt perspektiv för granskning av förberedelser har som utgångspunkt använt sig av beredskapslagens bestämmelser om undantagsförhållanden och myndigheternas befogenheter i anknytning till dem och utifrån dessa försökt leda i riktning mot störningar under normala förhållanden. En i lag inskriven skyldighet för ett verksamhetsområde att vidta förberedelser har i typiska fall gällt förberedelser för i beredskapslagen avsedda undantagsförhållanden och därmed jämförbara (allvarliga) störningar under normala förhållanden. Om man vänder på perspektivet så att det utgår från aktören, vilket blir alltmer befogat när trafiksystemet tjänstfieras, accentueras den vardagligare ändan av spektret för störningar. Om och när förberedelserna för störningar under normala förhållanden vidtas med stöd av lagstiftning som gäller normala förhållanden och med verksamhetsutövarens resurser under normala förhållanden, gäller det att i första hand fästa uppmärksamhet vid vikten av att ha kontroll över kontinuiteten i verksamheten och att ordna förberedelser också för mindre störningar under normala förhållanden. Förberedelser för mindre störningar uttryckligen med utgångspunkt i kontinuiteten för verksamhetsutövarens egen verksamhet är de facto en förutsättning för att man ska kunna förbereda sig ordentligt för allvarligare störningar, såsom störningar jämförbara med undantagsförhållanden. Vid en granskning av förberedelser som utgår från aktören måste man först identifiera riskerna för den egna verksamheten och utgående från det planera förberedelserna för mindre funktionsstörningar i vardagen, det vill säga under normala förhållanden, för att man på ett trovärdigt sätt ska kunna förbereda sig för undantagsförhållanden. För att aktörsperspektivet ska beaktas på lämpligt sätt är det i detta hänseende befogat att överväga möjligheten att stryka orden ”och därmed jämförbara” i de bestämmelser om verksamhetsutövare inom järnvägstrafik, spårbunden trafik och flygtrafik där aktörerna åläggs skyldigheter att på förhand vidta förberedelser i sin verksamhet och för att den ska fortgå utan störningar under undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Också den beredskapsskyldighet som föreskrivs i 160 § i luftfartslagen bör granskas på motsvarande sätt vad gäller formuleringen undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Trafiksystemet och dess aktörer måste ha tillräcklig förmåga och tillräckliga förutsättningar att tolerera och hantera störningar och undantagsförhållanden som berör dem. Genom beredskapsreglering kan man säkerställa att trafiksystemet och dessa centrala tjänster och funktion-

er under alla förhållanden är tillräckligt funktionssäkra för att samhället ska fungera. Aktörerna kan åläggas lagstadgade skyldigheter att vidta förberedelser exempelvis visavi riskbedömning och planering av förberedelser. Rätt dimensionerad och inriktad lagstiftning om förberedelser står inte i konflikt med principen om att trafiktjänsterna primärt ska tillhandahållas på marknadsvillkor. Avsikten är att lagen om transportservice ska möjliggöra uppkomsten av nya affärsidéer och nya servicemodeller samt göra det möjligt för nya aktörer att komma in på marknaden. Beredskapsregleringen bör stödja dessa mål.

För järnvägsoperatörer, utövare av spårbunden stadstrafik och lufttrafikföretag finns bestämmelser om beredskap för undantagsförhållanden och störningar samt beredskapsplanering i II avdelningen i lagen om transportservice. Inom dessa trafikformer finns det betydligt färre tjänsteleverantörer än inom vägtransportsektorn. Aktörerna är också i snitt mer centraliserade och större, och många av dem vidtar förberedelser och planerar för beredskap redan på grund av branschlagstiftningen och för att trygga kontinuiteten i sin verksamhet.

Tidigare har det inte genom bestämmelser i lag krävts att de som bedriver person- och gods- trafik på väg ska vidta förberedelser för undantagsförhållanden eller ha beredskapsplanering i anknytning till det, men det kan antas att de största aktörerna också inom den branschen bland annat som en del av och inom ramen för försörjningsberedskapsverksamheten har kartlagt hotbilder och risker för den egna verksamheten och deltagit i beredskapsplanering för att trygga sin egen verksamhet under störningar. För att kunna säkerställa att aktörsfältet också inom vägtransportsektorn har en viss genomgående nivå av förberedelser, bör bestämmelser om skyldighet att vidta förberedelser utfärdas genom lag åtminstone för centrala och större aktörer.

På samma sätt som i fråga om andra trafikformer bör det också i fråga om vägtransporter vara möjligt att med stöd av lag utfärda reglering på lägre nivå när det gäller beredskapsplanering för dem som är skyldiga att vidta förberedelser. Eftersom förpliktelsen är ny och aktörsfältet är brett och osammanhängande bör man bedöma behovet av närmare reglering av skyldigheten att vidta förberedelser och bedöma vilken nivå regleringen bör vara på.

Inom vägtransportsektorn finns det numerärt sett många aktörer, och också internt är sektorn mycket osammanhängande ur perspektivet för förberedelser, bland annat vad gäller aktörernas storlek och beskaffenhet i övrigt. Aktörsfältet förändras också ständigt och förändringarna sker i snabb takt, inte minst på grund av att trafiken och kommunikationen varvas och omvärlden internationaliseras. Allt detta försvårar möjligheterna att inrikta och dimensionera regleringen samt också myndighetstillsynen. I denna kontext bör reglering på lägre nivå kunna utfärdas så smidigt som möjligt, men trots allt på ett bindande sätt. Detta talar för myndighetsföreskrifter som ett lämpligt instrument för en närmare, detaljerad reglering av teknisk natur när det gäller vägtransportsektorn och även trafiksystemet mera generellt.

Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) utvecklar ledningssystemet för förberedelser och beredskap inom trafiksystemet. Verket tar fram de samarbetsnätverk, verksamhetsätt och processer som behövs för detta samt de mätare och rapporteringsrutiner som behövs för att mäta verksamhetens resultat. Det är följaktligen ändamålsenligt att Transport- och kommunikationsverket genom lag tilldelas rätt att meddela föreskrifter om beredskapsplanering för dem som är skyldiga att vidta förberedelser i fråga om vissa tillståndspliktiga person- och godstrafiktjänster.

Utgående från de identifierade behoven är det motiverat att ändra beredskapsparagraferna i lagen om transportservice också när det gäller spårbunden stadstrafik, järnvägstrafik och flygtrafik så att nivån för reglering på lägre nivå sänks från bemyndigande att utfärda förordning till normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket. Normgivningsbe-

myndigande för verket behövs speciellt för den nya paragraf om förberedelser som gäller de talrika aktörerna inom vägtransportsektorn och som för att kunna verkställas effektivt kräver tekniska normer som preciserar beredskapsplaneringen. Också inom andra trafikformer ger bland annat förändringarna på fältet för dem som tillhandahåller trafik tjänster anledning att bedöma statsrådets förordning som en onödigt hög nivå samtidigt som man inom verkställigheten av beredskapsregleringen på ämbetsverksnivå har identifierat ett behov av normgivningsbemyndigande. I samband med bedömningarna gäller det också att beakta att det hittills inte har utfärdats några förordningar med stöd av de bemyndiganden att utfärda förordningar som angetts i lagarna för de olika trafikformerna. Motsvarande normgivningsbemyndigande för verket i anknytning till beredskapsbestämmelsen föreslås också i regeringens proposition med förslag till lag om ändring av landsvägslagen och till vissa lagar som har samband med den (RP 45/2018 rd). Också i den lagstiftning som gäller kommunikation, exempelvis i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation, har verket normgivningsrätt i anknytning till förberedelser och funktionssäkerhet, och erfarenheterna av hur förfarandet fungerar är positiva. Även nivån på den reglering på lägre nivå som föreskrivs i 160 § i luftfartslagen bör bedömas på nytt. Den paragrafen gäller beredskap.

Bestämmelserna om förberedelser inom luftfart bör bedömas också med avseende på om paragrafen bör harmoniseras med paragraferna om beredskap i fråga om järnvägstrafik och spår-bunden trafik samt vägtrafik enligt förslaget. I jämförelse med motsvarande bestämmelser för andra trafikformer saknar paragrafen om förberedelser inom luftfarten ett åläggande att se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. I fråga om deltagande i beredskapsplanering saknas preciseringen ”på det sätt som deras verksamhet kräver”. Det förefaller lämpligt att den beredskapsparagraf som gäller luftfart likriktas till denna del, eftersom det snarare handlar om en teknisk ändring än om ett materiellt tillägg till aktörernas skyldigheter.

#### 2.3.4 Provet för taxiförare

Den höga procentandel underkända i den del av provet som berör lokalkännedom kan anses påverka tillgången på taxiförare. Det har utifrån remissyttrandena visat sig att det är onödigt att mätandet av lokalkännedom ska utgöra ett hinder för att komma in i branschen. Provet kan avläggas på vilken ort som helst, och det anses därför att det är en dåligt mått på den faktiska lokalkännedomen. Föraren kan bli godkänd i provet på en viss ort, men huvudsakligen vara verksam i en helt annan region. Provet ger därmed upphov till onödiga tilläggskostnader och onödigt besvär för såväl förare som de myndigheter som ordnar det. Det är därför befogat att slopa provet i lokalkännedom. Det är inte befogat att underlätta förarprovet på något annat sätt i detta skede, men vid verkställigheten av proven är det skäl att se till att avläggandet av provet inte skapar onödiga hinder för taxiförarna när det gäller att komma in i branschen.

#### 2.3.5 Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik

Den rådande situationen där det förekommer att vissa tjänsteleverantörer tillhandahåller parkeringstjänster till lägre priser än andra på infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafik kan styra användarna i valet av tjänster.

### 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

#### 3.1 Målsättning

##### 3.1.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

Syftet med propositionen är att, utan att försämra kunnandet hos förare i vägtrafik eller trafik-säkerheten, trygga tillgången på förare, göra det smidigare att avlägga grundläggande yrkeskompetens samt bättre beakta kunskapsbakgrunden och de individuella behoven för dem som avlägger yrkeskompetensen och verksamhetsförutsättningarna för dem som producerar utbildnings- och provtjänster. Dessutom är syftet att främja utbudet på utbildningstjänster och förtydliga behörigheten hos de myndigheter som utför uppgifter i anslutning till yrkeskompetensen.

### 3.1.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten

När det gäller behörigheterna inom sjöfarten är syftet med reformen att lätta på behörighets- och bemanningskraven i fråga om räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg, som har haft svårigheter med att uppfylla de nuvarande kraven, i synnerhet med tanke på den sjötjänstgöring som krävs för behörighetsbrev. Samtidigt säkerställs dock att lättnaderna inte får negativa konsekvenser för sjösäkerheten.

Ett ytterligare syfte är att förenhetliga tillämpningsområdet för lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) i överensstämmelse med de ändringar som gjorts i fråga om fartygspersonalens behörighet och att precisera tillämpningsområdet för lagen om fartygsapotek (584/2015) i fråga om sådana pråmar och mudderverk som inte har ett eget framdrivningsmaskineri.

### 3.1.3 Förberedelse och beredskap

Tillgången på de trafiktjänster som krävs för samhällsverksamheten och för att människornas vardag och näringslivet ska fungera, samt att tjänsterna är användbara och tillgängliga, måste säkerställas också under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. Målet är att normala, marknadsbaserade mekanismer på marknaden för trafiktjänster också ska fungera så långt det är möjligt under undantagsförhållanden.

Enligt säkerhetsstrategin för samhället (statsrådets principbeslut av den 2 november 2017) säkerställs att det finns högklassiga, trygga och funktionssäkra transporttjänster på marknadsvillkor vilka är användbara och tillgängliga i störningssituationer och även under undantagsförhållanden. Genom den beredskapsskyldighet som grundar sig på den gällande lagstiftningen säkerställs redan tillgången till tjänster inom järnvägstrafiken, spårtrafiken och flygtrafiken. Syftet med propositionen är att utvidga beredskapsskyldigheten till att också gälla vägtrafiken. Syftet med propositionen är också att förtydliga och förbättra beredskapslagstiftningen när det gäller störningar under normala förhållanden genom att slopa den onödigt höga kravnivån som innebär att dessa ska vara jämförbara med undantagsförhållanden. Genom de föreslagna ändringarna är avsikten också att förenhetliga bestämmelserna som gäller beredskap samt införa ett bemyndigande att meddela föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket som grund för sådan reglering på lägre nivå som gäller beredskap.

### 3.1.4 Provet för taxiförare

Ändringen av provet för taxiförare har som mål att minska bristen på taxiförare och därmed öka utbudet av taxitjänster.

## 3.2 Bedömning av alternativen

### 3.2.1 Digitalisering av godstrafiken

#### *Positionsbestämning*

Inom logistiken inverkar automatiseringen på flera olika sätt. Själva automatiseringen av trafiken framskrider snabbt och helt automatiska trafikmedel förväntas vara en realitet kanske redan i mitten av 2020-talet. Samtidigt fortskrider en annan utveckling i snabb takt. Den inleds redan tidigare och innebär att trafikmedlen bildar nätverk sinsemellan och med trafiksystemet via kommunikationsnät. Utvecklingen både av automatiseringen och av de uppkopplade (connected) trafikmedlen hör också samman med utvecklandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna. Inom luftfarten, sjöfarten och spårtrafiken har trafikstyrning och trafikledning spelat en betydande roll redan tidigare, men i fortsättningen krävs en ny form av trafikstyrning och trafikledning inom vägtrafiken för att trafiken ska fungera säkert och smidigt. Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna blir en betydande knutpunkt för trafikinformation. Med hjälp av den får de uppkopplade trafikmedlen också den information som de behöver direkt via kommunikationsnäten. Fjärrstyrningen av trafikmedlen och de grupper som de bildar är i olika former i slutet av en rätt kort utvecklingsbana. Man kan också förvänta sig att hamnarna och andra knutpunkter i logistikkedjorna ska få en större roll vid delningen av information.

I det utkast till proposition som var ute på remiss uppställs en skyldighet att samla in geografisk information som gäller den tunga yrkesmässiga trafiken inom vägtrafiken, det vill säga innehavare av gods- och persontrafiktillstånd, innehavare av koncession för järnvägstrafik och anmälningsskyldiga aktörer inom spårtrafiken. Det föreskrivs inte om några nya skyldigheter om utlämnande av geografisk information i samband med detta.

Genom bestämmelserna i förslaget binds inte positionsbestämningen till användning av vissa förfaranden eller teknologier, utan målet är i sista hand teknologineutralitet. Eftersom det uppkommer konfidentiell information genom positionsbestämningen, konstateras det i bestämmelserna att positionsbestämningen ska utföras genom satellitpositionering eller någon annan lika tillförlitlig metod. Av de tekniker som finns i dag är satellitpositionering den som används mest.

Vid positionsbestämningen måste man även beakta andra bestämmelser som inverkar på den och de hör framför allt ihop med dataskydd och integritetsskydd i arbetslivet. I regleringen skulle det då krävas att den allmänna dataskyddsförordningens krav för laglig behandling av uppgifter beaktas. Syftet med att samla in uppgifter och potentiellt lämna ut dem uppges varar att förverkliga viktiga mål av allmänt intresse som hör till trafiksystemet och enligt förslaget utgörs de av behoven för säkerhet och smidighet i trafiken samt planeringen och utvecklingen av trafiksystemet. För att säkerställa en god nivå på dataskyddet konstateras i förslaget också att uppgifterna ska behandlas i realtid och att de inte får förvaras längre tid än vad som krävs för insamling och eventuell utlämning av dem.

Det konstaterades i den fortsatta beredningen av propositionen att det lämpar sig bättre att behandla bestämmelserna i samband med behandlingen av andra lagstiftningspaket, och de utslöts därför ur propositionen.

#### *Utnyttjande av uppgifter i anknytning till posttjänster*

Under remissbehandlingen innefattade propositionen även ett förslag, med vilket en ny 38 a § skulle ha fogats till postlagen. I paragrafen skulle postföretagen ha ålagts att lämna ut väsentliga, aktuella uppgifter som gäller posttjänster för tillhandahållande och utvecklande av posttjänster och utdelningsverksamhet och dessutom för sådan utvecklings- och innovationsverksamhet som har som syfte att tillhandahålla eller utveckla andra tjänster än sådana som gäller post- och utdelningsverksamhet. Väsentliga uppgifter skulle ha innefattat uppgifter om placering av inlämningsställen, om placering av utdelningsställen (såsom postboxar och postlådor), om placering av byggnader, om gårdsvägar samt uppgifter om gränserna för postnummerom-

råden och om vilka byggnader, hushåll och postlådor som hör till ett visst postnummer. Skyldigheten att göra uppgifterna tillgängliga skulle endast ha gällt sådana uppgifter som postföretagen besitter, vilket innebär att bestämmelsen inte skulle ha ålagt aktörerna att samla in uppgifter som annars inte skulle uppkomma i deras verksamhet.

Uppgifterna skulle ha lämnats ut via ett maskinläsbart gränssnitt i en allmänt använd form. Tillgången till gränssnittet och de stödtjänster, användarvillkor, program, licenser och andra nödvändiga tjänster som eventuellt behövs för detta skulle ha getts på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. De tjänsteleverantörer som ålagts skyldighet att öppna ett gränssnitt skulle även ha varit skyldiga att se till att gränssnittet kan öppnas utan att informationssäkerheten eller integritetsskyddet när det gäller tjänsten äventyras. Närmare bestämmelser om de väsentliga uppgifterna och den tekniska definitionen av gränssnittet skulle ha utfärdats genom förordning av statsrådet.

### 3.2.2 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

Alternativ till ändringar för avläggande av yrkeskompetens för förare i vägtrafik

*Ett system som grundar sig på endast prov*

Det var meningen att föreslå ett system som grundar sig på användningen av endast prov i samband med den andra fasen av lagen om transportservice. Avsikten var att behålla utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo parallellt med provalternativet, vilket tydligt tillåts i direktivet. Genom en övergång till provmodellen eftersträvades ökad flexibilitet och beaktande av individuella behov. I yttrandena om utkastet till regeringsproposition fick förslaget emellertid inget stöd, främst på grund av den pågående reformen av yrkesutbildningen och de stora ändringar som föranleddes av den, varför man beslöt att slopa ändringsförslaget.

Enligt bedömningar skulle en övergång till användningen av alternativet med endast prov kunna få betydande konsekvenser för efterfrågan på den mer omfattande yrkesutbildningen och också för förarnas kunskande och därigenom för trafiksäkerheten. Ändringen bedömdes kunna leda till en sjunkande efterfrågan på utbildning, vilket kan minska på anordnandet av utbildning, försämra tillgången till utbildning regionalt och leda till en betydligt smalare yrkeskompetens. En smalare yrkeskompetens bland förarna skulle i sin tur kunna försämra vägtrafikens säkerhet. Däremot har ett förslag om att tillämpa alla alternativ parallellt fått stöd.

*Ett system som grundar sig på användningen av alla alternativ*

Enligt direktivet får medlemsstaterna välja mellan ett system som grundar sig på utbildning och ett system som grundar sig på endast prov för avläggande av grundläggande yrkeskompetens. Det är möjligt att använda alternativet med utbildning i snabbare tempo parallellt med båda. I samband med att kraven på yrkeskompetens trädde i kraft valde man att i Finland använda det system som grundar sig på utbildning. I alla medlemsstater används alternativet med utbildning i snabbare tempo parallellt med utbildnings- eller provalternativet.

Med anledning av en fråga till kommissionen om användningen av de olika alternativen (MEP Kyllönen) tog kommissionen den 23 mars 2018 ställning till om utbildningsalternativet och alternativet med avläggande av endast prov får användas parallellt för förvärvande av grundläggande yrkeskompetens. Enligt kommissionen var avsikten med det som föreskrivs i frågan att beakta skillnaderna som finns i medlemsstaterna och underlätta genomförandet av de nya kraven. Med detta som grund har kommissionen ansett att det att systemen gäller samtidigt i en medlemsstat inte strider mot direktivet.



Enligt kommissionens ställningstagande är det möjligt att införa alla tillgängliga alternativ. Förfarandet gör det möjligt för den nuvarande verksamheten att fortsätta och på så sätt undvika de eventuella olägenheter som en övergång till alternativet med endast prov skulle innebära. Ändringen leder till ökad flexibilitet och att individuella behov beaktas vid förvärvandet av yrkeskompetens.

#### *Utökande av alternativen i vägtrafikens yrkeskompetenssystem*

I samband både med det alternativ som grundar sig på utbildning och med det som grundar sig på anordnade av endast prov kan man överväga att utveckla ett system som justerar och minskar myndigheternas administrativa bördefördelning samt främjar tillhandahållandet av tjänster som hör samman med yrkeskompetensen.

I synnerhet om provalalternativet införs behöver olika myndigheters uppgifter i systemet för avläggande av yrkeskompetensen ses över. Inom undervisnings- och kulturministeriets förvaltningsområde motsvarar provalalternativet i princip den tanke som ingår i den nya lagstiftningen om yrkesutbildningen som trädde i kraft vid ingången av 2018, nämligen att påvisandet av kunnande är oberoende av hur yrkesskickligheten har förvärvats. För att avlägga en examen eller en del av en examen krävs ingen utbildning som är bestämd till form eller omfattning. Kunnandet kan påvisas genom att visa det, genom att praktiska arbetsuppgifter utförs i genuina arbetsituationer och arbetsprocesser (yrkesprov). Genomförandet av det prov enligt provalalternativet som anges i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik motsvarar dock inte helt ett yrkesprov enligt lagstiftningen om yrkesutbildningen, eftersom det är starkt fokuserat på teori. Dessutom räcker det med en bedömare för bedömningen av ett prov enligt provalalternativet, medan det ska vara två bedömare vid ett yrkesprov. De här skillnaderna kräver att det i lagstiftningen om yrkesutbildningen fastställs vilket förhållande proven enligt provalalternativet har till yrkesutbildningens yrkesprov. De som avlägger prov enligt provalalternativet ska behandlas lika oberoende av inom vilket förvaltningsområde provet avläggs.

Det krävs ändringar i lagen om yrkesutbildning (531/2017) om en i 119 § i den lagen avsedd arbetslivskommission som tillsatts av Utbildningsstyrelsen anvisas uppgifterna att ordna och övervaka det teoriprovet som ingår i en utbildning för grundläggande yrkeskompetens som anordnas i samband med en yrkesinriktad examensutbildning och provet för grundläggande yrkeskompetens enligt provalalternativet. I 120 § i lagen om yrkesutbildning ingår bestämmelser om arbetslivskommissionernas uppgifter och i 3 mom. 1 punkten anges att Utbildningsstyrelsen ålägger arbetslivskommissionerna att med avvikelse från arbetsfördelningen enligt examina svara för ordnande och övervakning av prov som avses i 15 § i lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare och för utfärdandet av intyg och betyg som avses i 5 § 3 mom. i den lagen. Till arbetslivskommissionens uppgifter bör det på grund av införandet av det föreslagna provet för grundläggande yrkeskompetens fogas övervakning av prov för grundläggande yrkeskompetens och dessutom måste förhållandet mellan det intyg som ges för avlagt prov och det betyg som ges över en avlagd examensdel lösas. Det är inte meningen att en arbetslivskommission ska utfärda betyg över examensdelar eller examina, utan det är utbildningsanordnarens uppgift. Arbetslivskommissionerna motsvarar delvis de tidigare examenskommissionerna. Denna specialuppgift gällande yrkeskompetensen har uttryckligen anvisats arbetslivskommissionen i den nämnda lagens 120 §, där de ändringar som behandlas ovan bör införas. I arbetslivskommissionerna finns företrädare för arbetsgivare, arbetstagare och undervisningssektorn.

Även Försvarsmakten kan i fortsättningen svara för ordnandet och övervakningen av det prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i samband med Försvarsmaktens förarutbildning. Det går också att göra på samma sätt om provet för grundläggande yrkeskompetens enligt provalalternativet införs. I samband med detta kan man också överväga att över-

föra uppgifter i anslutning till utbildningen till försvarsministeriets förvaltningsområde så att huvudstaben i stället för Transport- och kommunikationsverket ska svara för att godkänna Försvarsmaktens enheter som ordnar förarutbildning som utbildningscentrum i enlighet med bestämmelserna om yrkeskompetens. Huvudstaben svarar för Försvarsmaktens fordonsärenden och i lagstiftningen har den redan tidigare inom försvarsförvaltningen jämförts med Transport- och kommunikationsverket. I så fall överförs också ansvaret för tillsynen till Försvarsministeriets förvaltningsområde. Ändringen gör det möjligt att helt kontrollera uppgiftsfältet inom försvarsministeriets förvaltningsområde inom ramen för den lagstiftning som gäller verksamheten.

Eftersom yrkeskompetensen endast kan avläggas i samband med yrkesutbildning eller i samband med Försvarsmaktens förarutbildning för avläggande av körkort från Försvarsmakten, behöver det också finnas en ansvarig för uppgifterna i anslutning till ordnandet av de andra proven i de fall då avläggandet av yrkeskompetensen inte är bunden till en viss utbildningsverksamhet. Trafiksäkerhetsverket svarar för närvarande för ordnandet och övervakningen av det prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och utfärdandet av intyget för detta då de som avlägger provet kommer från de utbildningscentrum som verket godkänner. Verket sköter uppgiften med hjälp av en tjänsteproducent och verksamheten sköts i anslutning till examinationen i fråga om förarexamina. Till denna del kan förfarandet fortsätta som förut, men uppgiften ska skötas av Transport- och kommunikationsverket i stället för av Trafiksäkerhetsverket.

På ordnandet av prov enligt provalternativet ställs väldigt annorlunda krav till exempel i fråga om kunskaperna, ordnandet av verksamheten och bedömningen av provresultaten. På grund av detta är det inte lämpligt att ordnandet av proven sköts på samma sätt som den nuvarande verksamheten eller förläggs i anslutning till den. Konkurrensutsättningen inom den nuvarande verksamheten upplevs också som ett administrativt sett tungt förfarande. I en modell med enbart prov anses konkurrensutsättningen öka den administrativa bördan oskäligt mycket utan att det tillför mervärde jämfört med ett relativt sett enklare administrativt förfarande där anordnaren av proven godkänns när de lagstadgade kraven uppfylls. Anordnandet av teoriprovet enligt den nuvarande modellen, som grundar sig på utbildning, har kritiserats för att tjänsten produceras av en enda aktör. Även om konkurrensutsättning tillämpats i många regioner har man i några regioner ändå valt samma tjänsteproducent på basis av anbud. Vare sig konkurrensutsättningen ordnas på riksomfattande eller regional nivå, ger det ingen garanti i fråga om anbud. Om det inte kommer in några godtagbara anbud, kan myndigheten tvingas överta ansvaret för anordnandet. Därför skulle anordnarna av proven kunna väljas genom ett förfarande som administrativt sett är enklare, till exempel genom att de aktörer som uppfyller vissa lagstadgade krav blir godkända och utfärdar intyg över de prov de godkänner. Aktörerna skulle övervakas av Transport- och kommunikationsverket. Genom detta förfarande kan man öka olika aktörers möjligheter att ansöka om att få ordna provverksamheten. Anordnarna och mottagarna av provet skulle omfattas av samma krav på tillförlitlighet, sakkunskap, oberoende och solvens som enligt lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) ska tillämpas på en mottagare av förarexamen. Omprövning av aktörernas beslut ska kunna sökas hos Transport- och kommunikationsverket.

Viljan att ansöka om att bli utbildningsanordnare kan ökas genom en närmare revidering av de krav om tillstånd att driva bilskola för tunga fordon som ställs på dem som ansöker om att bli utbildningscentrum. Om man avstår från kravet på tillstånd kan andra aktörer som har de rätta förutsättningarna ansöka om att bli utbildningsanordnare. Exempelvis transportföretag har i detta avseende tillstånd att driva bilskola, men det som upplevts som problematiskt är det krav på trafiklärare som ansluter sig till tillståndet och enligt vilket den del som gäller ledarskap och entreprenörskap som ingår i specialyrkesexamen för trafiklärare ska vara avlagd för att tillstånd ska beviljas. Däremot finns det personer som har avlagt transportföretagarexamen.

### 3.2.3 Förberedelse och beredskap

Vid bedömningen av omfattningen av den identifierade nya beredskapsskyldigheten eller skyldigheterna har man utgått från aktörerna inom den tillståndspliktiga landsvägstrafiken, eftersom uppfattningen om deras antal och kvalitet är mer heltäckande än för andra aktörer. Inom landsvägstrafiken i Finland finns cirka 14 500 godstransportföretag med trafiktillstånd och 1 300 bussföretag med trafiktillstånd. För närvarande finns det cirka 7 000 taxitransportföretag med trafiktillstånd.

Med hänsyn till syftet med lagstiftningen, som skulle göra det möjligt, är det inte ändamålsenligt att införa beredskapsskyldighet för de allra minsta aktörerna som bedriver tillståndspliktig trafik på väg. För dem bidrar vilken ny skyldighet som helst till att orsaka en administrativ börda som inte står i proportion till den eftersträvade nyttan. Detta gäller i synnerhet taxitrafiken som för närvarande upplever en kraftig brytningstid.

Den nya beredskapsskyldigheten som gäller landsvägstrafiken behöver riktas till en tillräckligt bred, men ändamålsenligt avgränsad grupp aktörer. Av Finlands 14 500 godstransportföretag med trafiktillstånd och 1 300 bussföretag med trafiktillstånd har 227 bussföretag möjlighet att hålla mer än 15 bussar i trafik och 507 godstransportföretag möjlighet att hålla mer än 15 fordon eller fordonskombinationer i trafik. En sådan avgränsning av tillämpningsområdet för den lagstadgade beredskapsskyldigheten möjliggör en tillräckligt täckande beredskap utan att de minsta företagen måste delta annat än i frivillig beredskap.

Genom den helhet som lagen om transportservice bildar försöker man bygga upp trafiksystemet utifrån mångsidigare tjänster än tidigare och det är skäl att beakta denna utveckling också inom beredskapen. Därför strävar man också med den nya beredskapsbestämmelsen efter synergi, så att en talrikare grupp aktörer än tidigare förpliktas till beredskapsplanering som främst gagnar dem själva. De enskilda aktörerna kan själva bäst bedöma riskerna med sin verksamhet och på så sätt rikta beredskapsplaneringen, som främjar kontinuiteten i verksamheten, mot den kritiska delen av sin verksamhet. Risken finns att en sådan samhällsnyttig planering lämnas ogjord inom en bransch som kontinuerligt står under kostnadstryck, om det inte alls finns någon lagstadgad skyldighet till detta.

Således är det ändamålsenligt att för de större aktörerna som bedriver tillståndspliktig trafik på väg föreskriva om en lindrig beredskapsskyldighet som förpliktar dem till beredskapsplanering. Denna till innehållet relativt lindriga regleringslösning understöds också av att det inte är ändamålsenligt att rikta betydande tilläggsresurser från myndigheterna till verkställandet av den nya beredskapsskyldigheten och tillsynen över den. Däremot talar ett enhetligt verkställande av skyldigheten för att bemyndigandet att meddela föreskrifter ska anges på en sådan ämbetsverksnivå att aktörerna kan erbjudas tekniska instruktioner till stöd för sin beredskapsplanering.

Det är skäl att utifrån de identifierade behoven ändra beredskapsregleringen i lagen om transportservice också för den spårbundna stadstrafiken, järnvägstrafiken och flygtrafiken och även beredskapsregleringen i luftfartslagen genom att stryka orden "och vid därmed jämförbara", den beredskapsparagraf i lagen om transportservice som gäller luftfarten förenhetligas och nivån för reglering på lägre nivå ändras till ett bemyndigande att meddela föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket.

## 3.3 De viktigaste förslagen

### 3.3.1 Yrkeskompetens inom vägtrafiken

Det föreslås att de tillgängliga alternativen för avläggande av grundläggande yrkeskompetens för lastbilsförare och bussförare ska utökas genom att också provalalternativet införs vid sidan av de nuvarande utbildningsalternativen. Grundläggande yrkeskompetens kan uppnås genom ett prov för grundläggande yrkeskompetens som uppfyller kraven i direktivet eller genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens som omfattar 280 eller 140 timmar.

Genom att alternativen är parallella blir det möjligt att fortsätta med det nuvarande förfarandet och det förhindrar de olägenheter som införandet av alternativet med endast prov skulle kunna medföra. Vid provalalternativet kan man på ett flexiblere sätt ta hänsyn till bakgrunden, det tidigare kunnandet och språkkunskaperna hos den som ska avlägga yrkeskompetens. Genom ändringen ökar också antalet alternativ för att ordna och dra nytta av utbildnings- och provtjänsterna. Utbudet på utbildningstjänster främjas också av slopandet av kravet på tillstånd att driva bilskola för tunga fordon som en förutsättning för att få ansöka om att bli utbildningscentrum.

Inom den nuvarande utbildningsmodellen har situationen för dem som deltar i den yrkesinriktade förarutbildningen beaktats genom att det är möjligt att avlägga körkortsexamen innan den grundläggande yrkeskompetensen har uppnåtts. En förutsättning är att det i kraven på yrkeskicklighet i den yrkesinriktade examen och i examensgrunderna ingår 280 timmar utbildning för grundläggande yrkeskompetens. Det föreslås att motsvarande förfarande också ska kvarstå vid avläggande av yrkeskompetens enligt provalalternativet. Om avläggandet av provet för grundläggande yrkeskompetens ingår i kraven på kunnandet i yrkesutbildningen, kan förfarandet vara detsamma för avläggandet av körkort.

Provalalternativet ska motsvara den nuvarande 280 timmar långa utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i det att det ska ge rätt att avlägga lastbilskörkortet i klass C vid 18 års ålder och busskörkortet i klass D vid 21 års ålder. Inom varje alternativ kan proven avläggas stegvis i samband med en yrkesinriktad förarutbildning som varar från sex månader till tre år. Det föreslås inga ändringar av utbildningsalternativen. Införandet av provalalternativet kommer inte att ha någon inverkan på förarens kunnande, eftersom proven mäter samma kunnande i enlighet med läroämnesförteckningen i direktivet. Provalalternativet innehåller inget krav på en utbildning som är bestämd till form eller omfattning, varför brister i språkkunskaperna inte är något hinder för undervisningen eller avläggandet av yrkeskompetensen. Det fyratimmars teoriprovet som ingår i provalalternativet kan emellertid beroende på deltagarens språkkunskaper förutsätta att svaren kan ges muntligt, vilket ökar deltagarens kostnader. Den utbildning som krävs för avläggande av proven kan förvärfvas från olika källor och längden på den kan också variera utifrån hurdana brister den som ska avlägga yrkeskompetensen har i sitt kunnande. I provet för grundläggande yrkeskompetens bedöms genom prov som utreder teori och praktik på bred basis om den studerande behärskar kraven på yrkeskicklighet och målen för kunnandet i enlighet med grunderna för provet för grundläggande yrkesexamen, eftersom det inte finns några särskilda utbildningskrav. Vid bedömningen av det praktiska kunnandet ställer provet för grundläggande yrkeskompetens därför strängare krav på dem som bedömer provet. Det förutsätts att de är tillförlitliga och sakkunniga. Bedömningen sker under tjänsteansvar.

I samband med provalalternativet kan också Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport genomföras till den del som det gäller utbildningskrav på personal som direkt har att göra med passagerare. Den kunskap som enligt förordningen krävs av bussförare ska beaktas i provet för bussförare.

Kvalitetsnivån på utbildningar för grundläggande yrkeskompetens och provet för grundläggande yrkeskompetens ska styras av de innehållsmässiga krav, bestämmelser samt myndighetsåtgärder för godkännande och övervakning som gäller dem. Förekomsten av alternativa system har inte konsekvenser för förarnas kunnande, emedan det i båda fallen handlar om samma kunnande. Detta förutsätter dock att det med hjälp av endast ett prov går att tillräckligt

omfattande säkerställa såväl det teoretiska kunnandet hos den som avlägger yrkeskompetensen som i synnerhet det praktiska kunnandet som behövs i förarens arbete. Ansvaret för att välja vilken handledande utbildning som eventuellt behövs för avläggande av proven enligt provalalternativet vilar på den som avlägger yrkeskompetensen.

Provalalternativet kan anses vara lämpligt som en del av yrkesutbildningen och då gör det utan problem det möjligt för unga att fortsättningsvis avlägga körkort i klass C vid 18 års ålder. Likaså är det lämpligt för den vuxna befolkningen som redan har körkort eller har uppnått körkortsåldern och har tidigare förvärvat arbetserfarenhet och övrigt kunnande som kompletterar den tilläggsutbildning som eventuellt krävs för att avlägga provet. Alternativet gagnar också dem som deltagit i Försvarsmaktens utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo och som genom att förvärva ytterligare färdigheter snabbare kan övergå till transportsektorn genom att avlägga provet. Vid avläggandet av den grundläggande yrkeskompetensen inom Försvarsmakten har utbildningsalternativet ansetts fungera, men eftersom systemen är alternativa är det möjligt att också ta i bruk provmodellen om så önskas. Två tredjedelar av de cirka 3 000 beväringar som årligen utbildas av Försvarsmakten deltar i den 140 timmar långa utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, vilket endast berättigar föraren till körkort i klass C1 innan denne fyllt 21 år. Vid utbildningscentrumen har det funnits en 140 timmar lång skraddarsydd utbildning och syftet med den har varit att till exempel de som deltagit i Försvarsmaktens utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo ska kunna komplettera sin yrkeskompetens så att den motsvarar den 280 timmar långa utbildningen. Avsikten har varit att göra det möjligt att få lastbilskörkort i klass C före 21 års ålder och därmed påskynda civilkörkortet. I praktiken har detta alternativ dock inte varit särskilt populärt. Införandet av provalalternativet ökar dock antalet tillgängliga alternativ för förarna att få körkortet innan de fyllt 21 år. Avläggandet av provet förutsätter dock att den snabbförvärvade yrkeskompetensen kompletteras till exempel med undervisning eller arbetserfarenhet. Införandet av provalalternativet inom Försvarsmakten skulle göra det möjligt att ge grundläggande yrkeskompetens enligt en och samma modell för alla beväringar som får utbildning till militärförare, varvid alla som får den utbildningen är i samma ställning med avseende på den nytta de kan ha av utbildningen. Samtidigt bortfaller det nuvarande problemet med minimiålder som sammanhänger med utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo.

De prov som ingår i provalalternativet är mer krävande än det teoriprov som ingår i utbildningsalternativet, eftersom ingen till formen bestämd utbildning krävs. I teoriprovet i provet för grundläggande yrkeskompetens förutsätts fallstudier och i det praktiska provet finns i synnerhet en del med fokus på bedömningen av yrkeskunskapen. Detta ställer strängare krav på innehållet i proven och på bedömarnas yrkeskicklighet än vad som krävs i teoriprovet enligt utbildningsalternativet. Eftersom det inom yrkesutbildningen ordnas examina där kunnandet påvisas genom yrkesprov, passar införandet av provet för grundläggande yrkesutbildning också för användning i yrkesutbildningen. Detta kräver dock ändringar i lagstiftningen om yrkesutbildningen, speciellt i fråga om påvisandet, bedömningen och bedömarna av kunnandet, betygen och intygen samt arbetslivskommissionernas uppgifter.

Inom provalalternativet bedöms kunnandet endast i förhållande till grunderna för provet för grundläggande yrkeskompetens. Det är fråga om yrkeskompetens och bedömningen av denna, vilket för närvarande endast utförs inom utbildningsförvaltningens område. Andra som ordnar prov för grundläggande yrkesutbildning kommer att omfattas av ett nytt krav på yrkeskunskaper för dem som sköter examinationen.

Det föreslås att behörigheten att godkänna utbildningscentrumen inom Försvarsmaktens utbildning för yrkeskompetens ska överföras till huvudstaben. Huvudstaben ska svara för verksamheten vid Försvarsmaktens förarutbildningsenheter som den godkänt som utbildningscent-

rum och för tillsynen över dem. Även ansvaret för ordnandet av proven för grundläggande yrkeskompetens kan på motsvarande sätt anvisas försvarsministeriets förvaltningsområde och där svarar man för skötseln av uppdraget inom ramen för den lagstiftning som gäller yrkeskompetensen.

Transport- och kommunikationsverkets behörighet i fråga om det prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens föreslås förbli oförändrad. I fråga om provet för grundläggande yrkeskompetens föreslås det att verket godkänner de som anordnar proven på basis av en ansökan i enlighet med kraven i lagen och utövar tillsyn över de aktörer som det godkända. Detta gör det möjligt att hålla verkets administrativa börda på en rimlig nivå och gör det möjligt för de aktörer som uppfyller kraven på verksamheten att ansöka om att bli anordnare av proven för grundläggande yrkeskompetens. På dem som godkänns tillämpas motsvarande krav på tillförlitlighet, sakkunskap och solvens som i fråga om mottagare av förarexamen. Det förutsätts att bestämmelserna om god förvaltningssed tillämpas på verksamheten och dessa bestämmelser ska också tillämpas på begäran om omprövning av aktörernas beslut. Överförandet av behörigheten att godkänna Försvarsmaktens utbildningscentrum lättar på verkets administrativa börda.

Det föreslås att konsekvenserna av den föreslagna ändringen, liksom dess konsekvenser i fråga om anordnandet av och tillgången på utbildning och prov, förarnas kunskaper och tillgången på förare och trafiksäkerheten ska följas upp genom en undersökning.

### 3.3.2 Yrkeskompetens inom sjöfarten

I propositionen föreslås att räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg ska stå utanför tillämpningsområdet för behörighets- och bemanningskraven i lagen om fartygspersonal och lagen om transportservice till de delar som de använder sig av ett utbildningssystem som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Uteslutandet av de här myndigheterna från tillämpningsområdet är således villkorligt. Om myndigheten inte har ett sådant utbildningssystem, tillämpas enligt förslaget behörighets- och bemanningskraven i lagen om transportservice och lagen om fartygspersonal på dess fartyg. Likaså tillämpas kraven på sådana myndighetsfartyg som inte omfattas av Transport- och kommunikationsverkets godkännande till exempel på grund av fartygets storlek eller fartområde fastän myndigheten har ett utbildningssystem. Förslaget gör det därmed möjligt för myndigheterna att om de så önskar tillämpa också behörighets- och bemanningskraven i lagen om fartygspersonal och lagen om transportservice.

Ett eget utbildningssystem för myndigheterna gör det möjligt för dem att själva göra sin personal förtrogen med sina egna fartyg och skraddarsy den utbildning som ges till besättningen i enlighet med de egna myndighetsbehoven. Myndigheterna kan emellertid också om de så vill dra nytta av befintliga utbildningar som ordnas av sjöfartens utbildningsanordnare och endast ersätta sjötjänstgöringskravet med intern inskolning och utbildning i att manövrera fartyg. Räddningsverken, polisen och Tullen behöver inte alla skapa ett eget utbildningssystem, utan de kan också utnyttja varandras utbildningssystem. Genom Transport- och kommunikationsverkets godkännande säkerställs att motsvarande säkerhetsnivå uppnås med hjälp av myndigheternas utbildningssystem som med hjälp av de allmänna behörighets- och bemanningskraven.

Dessutom föreslås det i propositionen att Transport- och kommunikationsverket i regel ska godkänna endast sådana utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten som är verkamma i Finland. Genom den föreslagna ändringen försöker man försäkra sig om att Transport- och kommunikationsverket endast godkänner sådana utbildningsanordnare vars verksamhetsförutsättningar är tillräckliga för att garantera hög kvalitet på inläringen och vars verksamhet kan övervakas effektivt. Transport- och kommunikationsverket har inte heller re-

surser för att godkänna utländska utbildningsanordnare och utbildningar i stor skala. Den föreslagna ändringen påverkar inte de finländska utbildningsanordnarnas export av utbildning eller deras verksamhet i utlandet.

Det föreslås också i propositionen att tillämpningsområdet för lagen om läkarundersökning av fartygspersonal ska preciseras i överensstämmelse med det ändrade tillämpningsområdet i fråga av fartygspersonalens behörighet. Också i fråga om tillämpningsområdet för lagen om fartygsapotek föreslås det att det i fråga om mudderverk och pråmar görs de ändringar som följer av dessa ändringar.

### 3.3.3 Förberedelse och beredskap

I regeringspropositionen föreslås att det till lagen ska fogas en ny paragraf om beredskapskyldigheter och beredskapsplanering för närmare definierade aktörer som bedriver tillståndspliktig person- eller godstrafik på väg och att paragraferna om beredskap i järnvägstrafiken, spårtrafiken och flygtrafiken ändras. Dessutom preciseras luftfartslagens 160 § som gäller beredskapskyldigheter för organisationer som svarar för luftvärdighet, innehavare av ett intyg över godkännande av trafikflygplats, flygplatsoperatörer samt leverantörer av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster.

I lagen om transportservice föreskrivs det om en ny beredskapskyldighet för aktörer som bedriver tillståndspliktig person- och godstrafik på väg. Innehavare av persontrafiktillstånd som har mer än 15 bussar som används i trafik och innehavare av godstrafiktillstånd som har mer än 15 fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilogram, åläggs att bedöma de risker som hotar deras verksamhet och att göra upp en beredskapsplan. Målgruppen för regleringen är således begränsad till de största aktörerna och beredskapskyldigheten gäller inte alls taxitrafiken. Skyldigheten är i sig lindrig och medför inga oskäligena kostnader för aktörerna och tillsynsmyndigheten, som enligt paragrafen om den allmänna rätten att få information i lagen om transportservice (IV avd. Myndigheter och tillsyn, 2 kap. Skötsel av myndighetsuppgifter, 2 §, i fortsättningen 197 §, Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information) har rätt att om den så önskar få information om aktörernas beredskapsplanering. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter gällande beredskapsplaneringen.

Att förbereda sig inför undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden till exempel genom beredskapsplanering är till nytta för de aktörer som bedriver trafik på väg själva för att trygga att deras verksamhet kan fortsätta under sådana förhållanden. Också samhället behöver fungerande transporttjänster under alla omständigheter. Därför bidrar kontinuitet och driftssäkerhet i de viktigaste företagens verksamhet också under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden till driftssäkerheten i samhället i stort. För att trygga den beredskap som både gagnar samhället och företaget själv som en övergripande funktion i branschen när det gäller dem som bedriver trafik på väg måste detta föreskrivas i lag.

Beredskapskyldigheten får dock inte medföra betydande administrativ börda för verksamhetsutövaren eller för den myndighet som utövar tillsyn. Då beredskapskyldigheten är bunden till person- eller godstrafiktillståndet förtydligas definitionen av de aktörer som är föremål för regleringen och regleringen riktas välavgränsat mot en bestämd målgrupp. Det lönar sig inte att införa beredskapskyldighet för dem som bedriver taxiverksamhet på grund av att aktörsfältet är så splittrat, de snabba ändringar som sker där och att företagsverksamheten bland de genomsnittliga tillståndshavarna är så liten.

Person- och godstrafiktillstånden kan dock inte utgöra det enda kriteriet för beredskapsskyldigheten, då fältet av aktörer som bedriver trafik på väg utifrån tillstånden är brett och mångsidigt. De allra minsta aktörerna har inte lika stor nytta av beredskap och beredskapsplanering som de större aktörerna. För små aktörer kan en ny skyldighet medföra en administrativ börda som inte står i proportion till den eftersträvade nyttan. Också ur myndighetens synvinkel skulle utövandet av tillsyn över tiotusentals aktörers beredskap och beredskapsplanering kräva avsevärda tilläggsresurser som inte skulle stå i proportion till den eftersträvade nyttan. I lagstiftningen måste också beaktas att behoven av beredskap är olika i person- och godstrafiken och att verksamhetsområdet inverkar på beredskapsbehoven; till exempel föreskrivs det om transport av farliga ämnen (TFÄ) i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

Målgruppen för regleringen avgränsas till de aktörer som har minst 15 bussar eller tunga fordon eller fordonskombinationer som används i trafik. Skyldigheten åläggs en bred, men ändamålsenligt avgränsad grupp aktörer för att alla företag ska behandlas så rättvist som möjligt. Utanför bestämmelserna lämnas de allra minsta aktörerna, för vilka den administrativa bördan skulle vara orimlig i förhållande till den eftersträvade nyttan. Syftet med avgränsningen är att sådana företag ska vara föremål för regleringen som har en så pass omfattande administration att fullgörandet av beredskapsskyldigheten inte medför någon betydande ytterligare börda i förhållande till den eftersträvade nyttan, utan kan fullgöras som en del av det övriga administrativa arbetet.

Det är meningsfullt att avgränsa den nya beredskapsskyldigheten relativt lindrigt innehållsmässigt med avsikten att lagstifta om en skyldighet för aktörer som bedriver trafik på väg att bedöma riskerna och hoten med utövandet av verksamheten samt bedriva beredskapsplanering. Det första skedet i den riskhanteringsprocess som föregår beredskapsplaneringen är att identifiera hot mot driftssäkerheten. Varje organisation klarar själv bäst av att identifiera hurdana hot som kan påverka dess verksamhet och vilken betydelse och prioritetsordning de har under normala förhållanden och under undantagsförhållanden. När de hot som påverkar organisationens verksamhet har identifierats, ska de risker som de medför bedömas. Detta betyder en bedömning av vilka följder som de identifierade hoten kan ge upphov till och hur sannolikt det är att de risker som varje hot innebär faktiskt realiserar. Då kan organisationens riskhanteringsarbete fördelas effektivt och olika störningar därmed förhindras, vilka annars skulle kunna orsaka driftsstörningar eller avbrott i affärsverksamheten. Att identifiera affärsverksamhetens kritiska processer och förstå deras prioritetsordning är nödvändig kunskap för en framgångsrik planering och ledning av agerandet och återhämtningen vid störningar och under undantagsförhållanden. En kontinuerlig uppdatering av riskbedömningen i samband med den normala, operativa verksamheten och en regelbunden granskning av dess olika delområden fungerar som ett bra verktyg i hanteringen av säkerheten och verksamhetens kontinuitet.

Förutom säkerställande av kontinuiteten i aktörens egen verksamhet, kan beredskapsplaneringen avse också säkerställande av kontinuiteten i den service som aktören tillhandahåller sina kunder och den förhandsplanering som hör till. Beredskapsplanen ska beskriva verksamhetens karaktär och aktörens betydelse med avseende på beredskapen. I fråga om beredskapsplanen är målet att den ska styra och vara till nytta i aktörens dagliga verksamhet. I beredskapsplanen kan till exempel följande helheter kommenteras: beskrivning av verksamheten under normala förhållanden, undantagsförhållandens inverkan på verksamheten, ansvar och organisering i fråga om beredskapen och beredskapsplaneringen, hot och risker samt åtgärder för hantering av risker. Då transportlogistikens servicekedjor blir längre utnyttjas också utkontraktering och underleverantörer inom landsvägstrafiken. De beredskapsskyldiga aktörer som bedriver trafik på väg ska också beakta betydelsen av utläggningar och underentreprenader i sin beredskapsplanering. I beredskapsplaneringen ska också annat samarbete med intressentgrupper, underleverantörer och partner beaktas. Den viktigaste utgångspunkten är att de riskhanteringsverktyg som redan används i företagen kan utnyttjas i beredskapsplaneringen.



Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över att bestämmelserna i denna lag genomförs (IV avd. Myndigheter och tillsyn, 1 kap. Myndigheternas verksamhet, 1 § Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet). Verket har också allmän rätt att få information (IV avd. 2 kap. 2 §). Transport- och kommunikationsverket utövar därmed också tillsyn över genomförandet av bestämmelserna i denna paragraf och det har rätt att till exempel begära uppgifter om beredskap och beredskapsplaner av aktörerna samt begära en utredning av hur en aktör förbereder sig inför enskilda störningar eller hot om störningar och vilka åtgärder enligt beredskapsplanen som denne vidtagit eller tänker vidta med anledning av situationen. Dessutom föreslås att Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som krävs av aktörer som bedriver trafik på väg för att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet.

Dessutom ändras beredskapsbestämmelserna i lagen om transportservice för den spårbundna stadstrafiken, järnvägstrafiken och den tillståndspliktiga flygtrafiken och förenhetligas i synnerhet när det gäller regleringen på lägre nivå, så att statsrådets bemyndigande att utfärda en förordning ändras till ett bemyndigande att meddela föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. Den beredskapsparagraf i lagen om transportservice som gäller luftfart förenhetligas också tekniskt så att den närmar sig beredskapsbestämmelserna för de andra trafikformerna. I samband med detta ändras på motsvarande sätt också nivån på de bestämmelser och föreskrifter på lägre nivå som det föreskrivs om i luftfartslagens 160 § som gäller beredskap.

Det föreslås också att uttrycket "och vid därmed jämförbara" ska strykas i bestämmelserna om verksamhetsutövarnas beredskap inom järnvägstrafiken, spårtrafiken och flygtrafiken där det hänvisas till undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Samma precisering föreslås i luftfartslagens 160 § som gäller beredskap. Syftet med propositionen är att förbereda verksamheten för de undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden utan att det krävs att störningarna under normala förhållanden ska vara jämförbara med undantagsförhållanden. Även om den föreslagna ändringen utvidgar beredskapsbestämmelsen till att gälla också mindre allvarliga störningar under normala förhållanden än sådana som är jämförbara med undantagsförhållanden, är syftet med den föreslagna ändringen inte att göra regleringen strängare, utan att göra den tydligare och förnuftigare. Det är närmast fråga om en ändring av synvinkeln, där fokus ändras från myndigheternas befogenheter vid beredskapen till verksamhetsutövaren och dennes (affärs)verksamhet under normala förhållanden. Ur denna synvinkel visar det sig vara en nödvändig förutsättning för varje aktör som deltar i trafiksystemet att kunna trygga kontinuiteten i den egna verksamheten också under små störningar i vardagen under normala förhållanden, för att samma aktör effektivt ska kunna förbereda sig för allvarliga störningar som är jämförbara med undantagsförhållanden. Ur denna synvinkel ligger det också i verksamhetsutövarens eget intresse att först förbereda sig för sannolikare, mer konkreta störningar under normala förhållanden som redan i nuläget kan inträffa i vardagen och inte direkt försöka förbereda sig för sällan, om ens någonsin, realiserbara, allvarligare hotbilder. Även samhället har ett allt starkare intresse att ålägga aktörer att förbereda sig för störningar under normala förhållanden på ett mer praktiskt sätt än tidigare, särskilt på grund av den förändring i omgivningen som föranleds av att trafiksystemet blir mera tekniskt och tjänstefieras. Däremot bör man inte framhäva skillnaderna i synvinkeln för mycket. Vid beredskap som genomförts på ett riktigt sätt och den beredskapsplanering som hör samman med den har hänsyn också alltid tidigare tagits till den egna verksamheten i förhållande till både störningar under normala förhållanden och undantagsförhållanden.

### 3.3.4 Provet för taxiförare

Den del som gäller lokalkännedom ska slopas i provet för taxiförare.

### 3.3.5 Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik

För företag eller sammanslutningar som tillhandahåller infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik fastställs en skyldighet att tillhandahålla infartsparkering på samma villkor till alla kunder hos leverantören av mobilitets- eller kombinationstjänster.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

#### 4.1.1 Konsekvenser för hushållen

##### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

Majoriteten, cirka fem personer av sex, avlägger för närvarande yrkeskompetensen gratis eller för en liten kostnad vid Försvarmakten i samband med beväringstjänsten eller vid yrkesläroanstalter eller andra offentligt finansierade utbildningscentrum i samband med avläggandet av en grundexamen eller en yrkesexamen i logistik. Inom yrkesutbildningen skulle det i princip inte få några särskilda ekonomiska konsekvenser att införa alternativet med prov, eftersom yrkesinriktade examina avläggs också genom yrkesprov som det inte tas ut några extra avgifter för. Studerandeavgifter som kan tas ut av studerande i utbildning för en yrkesexamen eller specialyrkesexamen kan utgöra högst 25 procent av de genomsnittliga kostnader som utbildningsanordnaren uppskattar att ordnandet av utbildningen föranleder. Avgiften får tas ut endast för den egentliga examensutbildningen, det vill säga för ordnandet av förvärvandet av det kunnande som behövs för avläggandet av examen, inte för ordnandet av yrkesprov. Det egentliga avläggandet av examen, alltså påvisandet, bedömningen och intygandet av kunnandet, är gratis för den studerande. Inom Försvarmakten har utbildningsalternativet konstaterats fungera och den utbildning som ges i samband med det kan också tjäna som förberedelse för provalternativet, även om provet inte alls erbjuds inom Försvarmakten. I sådana fall får avläggandet av provet bekostas av den som avlägger det eller till exempel av dennes arbetsgivare.

Omkring 1 000 personer per år skaffar yrkeskompetens utanför Försvarmakten och yrkesutbildningen. För dem utgörs kostnaderna för provet för grundläggande yrkeskompetens enligt provalternativet av provet som ger grundläggande yrkeskompetens och den utbildning som behövs för det samt av andra kostnader som hör till provet. Även om det enligt provalternativet inte krävs någon obligatorisk utbildning som är bestämd till form eller omfattning, förutsätts dock någon form av förberedande utbildning för att stärka det kunnande som ska påvisas i provet av de flesta som avlägger provet för grundläggande yrkeskompetens. Utbildningsanordnaren sörjer för det fordon som används i provet. Om provet för yrkeskompetens används för att komplettera utbildningen i snabbare tempo kan det leda till användning av lättare fordon, eftersom förarens förutsättningar på basis av den snabbförvärvade grundläggande yrkeskompetensen endast räcker till klass C1 när det gäller själva provet och den övning som krävs för att avlägga provet. Till exempel måste de som avlägger körkort och snabbförvärvad yrkeskompetens inom Försvarmakten lösa in ett civilkort i klass C1 eller C1E för detta och möjligheten att byta till ett kort i klass C finns först efter att proven är avlagda.

Kostnaderna för att ordna provet för grundläggande yrkeskompetens till marknadspris inklusive kostnaderna för fordon, lokaler och personal uppskattas till cirka 750–1 000 euro. Kostnaderna består i ett minst fyra timmar långt teoriprov i två delar, ett minst 90 minuter långt körprov och en annan praktisk del som varar 30 minuter samt användningen av ett fordon och en eventuell simulator vid körprovet. En stor del av kostnaderna för provet utgörs av kostnaderna för det praktiska provet som utförs individuellt och kräver närvaro av en provbedömare. Också teoriprovet enligt provalternativet är mer krävande än det nuvarande teoriprovet enligt

utbildningsalternativet när det saknas utbildningskrav och ska åtminstone delvis genomföras som ett individuellt prov, vilket ökar utbildningsanordnarens kostnader för att förbereda provtillfället och bedöma provet. Utöver de här kostnaderna kommer kostnaderna för att förbereda sig inför provet, såsom kostnaderna för utbildningen. De anordnare av provet för grundläggande yrkeskompetens som godkänts av Transport- och kommunikationsverket kan till exempel ha olika samarbetsparter och därmed möjligheter att genomföra provet på ett kostnadseffektivt sätt. Av dem som står under myndighetens tillsyn har exempelvis yrkesläroanstalterna ansetts vara lämpliga mottagare av proven, särskilt när det gäller de praktiska delarna. Det fastställs inget enhetligt pris för provet. Provanordnaren bestämmer priset för provet utifrån kostnaderna för att ordna provet.

Även om det inte krävs någon obligatorisk utbildning som är bestämd till form eller omfattning, behövs någon form av förberedande utbildning för att nå det kunnande som förutsätts för att få godkänt i proven och vara verksam som förare. Införandet av provalalternativet har inte ansetts ha någon inverkan på yrkesutbildningen på ungdomsstadiet och efterfrågan på den. Utan utbildning kan det vara svårt att förvärva det kunnande som ska påvisas i provet för grundläggande yrkeskompetens, eftersom den som inte har yrkeskompetens inte får arbeta som förare och på så sätt förvärva praktisk erfarenhet. För att minimera kostnaderna måste man kunna välja rätt utbildning och utbildningsmängd för provalalternativet, för om proven måste tas om ökar kostnaderna. Det minst fyra timmar långa teoridel som ingår i provet kan ge upphov till ökade kostnader för den som avlägger provet, om provet på grund av t.ex. bristande språkkunskaper måste avläggas muntligt med hjälp av tolk.

Med tanke på kostnaderna kan provalalternativet däremot vara förmånligare än utbildningsalternativet för dem som avlägger det, om den mängd utbildning som behövs är betydligt mindre än den 280 timmar långa utbildningen och detta täcker alla kostnader för det dyrare provet. Kostnaderna för endast proven uppskattas uppgå till 750–1 000 euro, medan priset för den 280 timmar långa utbildningen för grundläggande yrkeskompetens är cirka 5 000 euro. Då är alternativet med prov förmånligare om de sammanlagda utgifterna för den utbildning som behövs och de övriga utgifterna blir mindre än 4 000 euro.

Införandet av provalalternativet vid sidan av den nuvarande utbildningen som är bestämd till form och omfattning bedöms ge upphov till nytt utbildningsmaterial som är lämpligt för självstudier och skräddarsydd utbildning, även om det att utbildningen är skräddarsydd enligt bedömningarna gör att priset på den stiger. Man måste dock ha kunskapen att skaffa utbildningen så att den ger det kunnande och de färdigheter som behövs för att avlägga provet för grundläggande yrkeskompetens med godkänt resultat. Utbildningen för yrkeskompetens i snabbare tempo är lämplig för vuxenstuderande som till exempel redan besitter arbetserfarenhet och andra färdigheter som kan vara till nytta i provet. Avsaknaden av yrkeskompetens begränsar dock förvärvandet av erfarenhet som förare. Utbildningen i snabbare tempo omfattar ämnena i läroämnesförteckningen och är därför lämplig som grund för handledande utbildning för provalalternativet, men dessutom behövs ytterligare färdigheter som förvärvats genom arbetserfarenhet. Om priset på utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo är till exempel cirka 2 000–3 000 euro utifrån vad som ovan konstaterats, kan priset för yrkeskompetensen med beaktande av kostnaderna för provet enligt provalalternativet (750–1 000 euro) och de övriga kostnaderna för förberedelserna inför provet stiga till samma prisklass som den 280 timmar långa utbildningen för grundläggande yrkeskompetens eller ligga i närheten av den. Alternativet kan emellertid betjäna speciellt dem som fått Forsvarsmaktens utbildning i snabbare tempo, eftersom utbildningen är gratis för dem och utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo ger en möjlighet att arbeta som förare av en lastbil med en totalvikt på högst 7,5 ton och på detta sätt få erfarenhet som kompletterar utbildningen för avläggandet av provet för grundläggande yrkeskompetens. Detta kräver att civilkörkort i klass C1 löses in innan den kompetens som behövs för bytet till Forsvarsmaktens kort i klass C.

Avgiften för körkortstillståndet är 40 euro och den ska betalas för kortet i klass C1 och kortet i klass C separat. Kompletteringen av yrkeskompetensen gör det möjligt att snabbare bli förare av tyngre fordon före 21 års ålder. Detta och det faktum att utbildningen för yrkeskompetens i snabbare tempo är avgiftsfri kan vara ett incitament för förvärvande av ytterligare erfarenhet och avläggande av provet enligt provalalternativet även för den som bekostar det själv. Stöd från företagen kan öka viljan att komplettera yrkeskompetensen. Genom att delta i kostnader för avläggande av yrkeskompetens kan företagen samtidigt trygga sin tillgång till arbetskraft och få förare som motsvarar företagets behov. Utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo som erbjuds på den fria marknaden lockar trots det inte till en kombination av utbildning och prov. Förfarandet garanterar inte heller att provet blir godkänt för någon av grupperna. Om Försvarsmakten beslutar införa ett prov för grundläggande yrkeskompetens, kan alla beväringar som ges utbildning till militärförare utan vidare åtgärder få de förutsättningar som krävs för att byta ut sitt militära körkort mot ett civilt efter genomgången militärtjänst.

#### *Yrkeskompetens inom sjöfarten*

De ändringar som gäller yrkeskompetensen inom sjöfarten har inga nämnvärda konsekvenser för hushållen.

#### *Förberedelse och beredskap*

De föreslagna beredskapsbestämmelserna bedöms inte innebära några direkta konsekvenser eller skyldigheter för hushållen. Indirekt gagnas hushållen eftersom driftssäkerheten förbättras för dagligvaruförsörjningen, läkemedelsförsörjningen och andra transporter som direkt betjänar hushållen. Om beredskapsplanering som beaktar hela spektrumet av störningar uppnår sitt syfte, är det skäl att anta att transporterna genomförs säkrare än tidigare också i samband med olika grader av störningar i samhället och trafiksystemet.

#### *Provet för taxiförare*

Ändringen av innehållet i provet för taxiförare antas öka utbudet på taxitjänster för kunderna. Det ökade utbudet har en positiv inverkan på tillgången på taxiskjutsar och i och med den ökade konkurrensen också på prisutvecklingen.

#### *Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik*

Genom förslaget säkerställs det att de som använder sig av olika mobilitetstjänster inte behandlas på annat sätt än andra när de använder parkeringstjänster avsedda för dem på infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. Förslaget stöder det mål för lagen om transportservice som ställer serviceanvändarna i centrum.

### 4.1.2 Konsekvenser för företagen och verksamhetsutövarna

#### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

Propositionen kan ha konsekvenser för de företag som tillhandahåller utbildning och för företagen i transportbranschen. Införandet av provalalternativet kan sänka efterfrågan på utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och öka efterfrågan på utbildningen i snabbare tempo eller kortare utbildningar till exempel vid de utbildningscentrum som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Införandet av provalalternativet bedöms inte ha några konsekvenser för yrkesutbildningen på ungdomsstadiet. De aktörer med tillstånd att driva bilskola för tunga

fordon som godkänts av Transport- och kommunikationsverket för utbildning för grundläggande yrkeskompetens är huvudsakligen små bilskoleföretag med en omsättning på under 500 000 euro och med färre än 5 anställda. I branschen är i någon mån också större företagskedjor verksamma med en omsättning på 1–2 miljoner euro och med färre än 25 anställda och företag i transportbranschen som skaffat tillstånd att driva bilskola. Förslaget kan få konsekvenser också för verksamheten hos utbildningsanordnare som godkänts att ordna fortbildning om utbildningen används för detta ändamål.

De konsekvenser som införandet av provalternativet har för företagen är beroende av i vilken mån provet för grundläggande yrkeskompetens enligt det här alternativet tillhandahålls och hur det påverkar efterfrågan på utbildning och förarnas kunnande. Införandet bedöms inte sänka nivån på förarnas kompetens under förutsättning att provet i tillräcklig utsträckning mäter det praktiska kunnandet och kravet motiverar till att skaffa tillräcklig utbildning. Det ökar åtminstone inte de kostnader företagen har för att introducera nyanställda i deras uppgifter. För närvarande upplevs den utbildning som ger grundläggande yrkeskompetens som teoretisk, i synnerhet av företag som bedriver persontrafik och den anses kräva ytterligare introduktion, vilket leder till kostnader för utbildning. När de praktiska färdigheterna förbättras kan företagens kostnader för introduktion minska. Det bedöms att införandet av provalternativet i någon mån kan minska efterfrågan på alternativet med fullång utbildning, vilket på motsvarande sätt får konsekvenser för undervisningsutbudet. Priset på provet för grundläggande yrkeskompetens och osäkerheten om huruvida provet blir godkänt i kombination med den ytterligare utbildning som behövs och de övriga kostnaderna kan inverka på om intresset för utbildningsalternativet bibehålls också i fortsättningen. På populariteten och prisutvecklingen för utbildningen i snabbare tempo inverkar också i vilken mån utbildningen eller delar av den börjar användas som handledande utbildning för provet för grundläggande yrkeskompetens. Hur ekonomiskt betydande ändringarna blir påverkas i stor utsträckning av det konkurrensläge som uppstår och till exempel av om transportföretagen är intresserade av att utbilda de egna förarna, exempelvis de som fått utbildning för yrkeskompetens i snabbare tempo. Förvärvande av arbetserfarenhet i ett företag med körkort i klass C1 innan körkortsåldern för tyngre fordon har uppnåtts ger ytterligare färdigheter för avläggande av provet och främjar tillgången på arbetskraft, men fordonets storlek kan begränsa möjligheten att arbeta som förare för att förvärva erfarenhet.

Omkring 1 000 personer per år deltar i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Om priset på utbildningen i medeltal är 3 000 euro och om de här personerna övergår till att utbilda sig självständigt genom att skaffa endast 3–5 endagskurser om det som de anser vara viktigast, med en prisklass på 200 euro, då uppgår förlusterna i uteblivna inkomster för de utbildningscentrum som är verksamma på den fria marknaden till minst 2 000 000 euro. För små företag kan ändringen ha en betydande kostnadskonsekvens som försämrar lönsamheten, i synnerhet med hänsyn till de fordonsinvesteringar som krävs för att den grundläggande utbildningen ska kunna erbjudas. Senast i det skede då fordonen tas ur bruk kommer utbildningsföretagen sannolikt att sluta erbjuda grundläggande utbildningar, vilket i sin tur försämrar utbildningsmöjligheterna. För små aktörer kan införandet av provmodellen leda till en ökning av efterfrågan och utbudet på utbildningar i kursform som är skräddarsydda enligt behoven hos dem som ska utbildas.

Försvarsmakten producerar själv endast en tredjedel av sin utbildning och skaffar två tredjedelar av utbildningen av privata utbildningsanordnare. Försvarsmakten är också en betydande kund för utbildningsanordnarna och till denna del anses införandet av provalternativet inte medföra några förändringar, eftersom utbildningsmodellen hittills anses vara den bäst fungerande för Försvarsmakten. Den nuvarande avtalsperioden inleddes vid ingången av 2017. Enligt Försvarsministeriets bedömning kan införandet av provalternativet vid Försvarsmakten införas tidigast 2023.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kräver att företaget investerar i de fordon som används i utbildningen. Enligt en informationsportal som sammanställts i samarbete mellan olika aktörer i transportbranschen uppgår priset för en ny lastbil exklusive mervärdesskatt i medeltal till cirka 130 000 euro, en kombination av bil och släpvagn till 230 000 euro och en tankbil till 380 000 euro. Priset för en buss som används i stadstrafik exklusive mervärdesskatt ligger i genomsnitt på 230 000 euro, en buss i snabbturstrafik på 280 000 euro och en buss i beställningstrafik på 300 000 euro och uppåt. De fordon som används vid utbildningen har vanligen anskaffats som begagnade och de används både i utbildningen för förarexamen och i utbildningen för yrkeskompetens. För små företag är fordonsinvesteringarna kännbara. Inom provalalternativet behövs fordonen för den frivilliga handledande utbildningen för provet för grundläggande yrkeskompetens och i det praktiska provet.

I propositionen har krav som gäller ordnandet av prov inte fastställts separat till exempel utifrån språk eller transportform. Bestämmelserna hindrar ingen från att ansöka om att ordna provet för grundläggande kompetens endast på finska eller på svenska eller om att ordna provet för grundläggande yrkeskompetens endast för bussförare. För det prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens fastställs provspråket enligt utbildningen.

#### *Yrkeskompetens inom sjöfarten*

De ändringar som gäller yrkeskompetensen inom sjöfarten har inga betydande konsekvenser för företagen och verksamhetsutövarna.

#### *Förberedelse och beredskap*

Beredskapsbestämmelsen för vägtrafiken har konsekvenser för de aktörer som bedriver tillståndspliktig person- och godstrafik som hör till tillämpningsområdet för bestämmelsen. Skyldigheten är riktad till sådana aktörer som har minst 15 fordon som används i trafik, varför den inte gäller de allra minsta aktörerna. De producenter av transporttjänster som hör till tillämpningsområdet åläggs främst att säkerställa kontinuiteten i sin verksamhet genom beredskapsplanering. Detta har ansvarsfulla transportföretag redan gjort utifrån den egna affärsverksamhetens behov. Dessutom har en del transportföretag (så kallade försörjningsberedskapskritiska transportföretag) redan säkrat kontinuiteten i sin verksamhet som en del av verksamheten inom försörjningsberedskapsorganisationen. För de här företagen innebär den nya skyldigheten inga väsentliga ytterligare bördor och många av de företag som hör till regleringens tillämpningsområde fullgör skyldigheten redan i dag. De nya företag som omfattas av regleringen får i uppdrag att vidta de minimiåtgärder som krävs i lagen och detta är till nytta för aktören själv och dessutom säkerställer det att transportererna fungerar med avseende på ett fungerande samhälle och försörjningsberedskapen.

Genom att avgränsa beredskapsskyldigheten till de största transportserviceföretagen kan man enligt bedömningen på ett tillräckligt sätt säkerställa samhällets och tjänsteanvändarnas krav på driftssäkerheten. Enligt uppskattningar omfattas cirka 500 godstransportföretag och cirka 220 bussföretag av beredskapsregleringen. På fordonsnivå omfattas cirka två tredjedelar av kapaciteten inom den tillståndspliktiga godstrafiken av regleringen.

Aktörerna åläggs att bedöma de risker som hotar kontinuiteten i deras verksamhet och att delta i beredskapsplaneringen. Skyldigheten är rätt lindrig. Den bedöms inte medföra några avsevärda administrativa tilläggskostnader eller någon börda. De företag och verksamhetsutövare som använder transporttjänsterna och de som är beroende av dem bedöms dra nytta av transporterens förbättrade driftssäkerhet.

Tillståndspliktig flygtrafik bedrivs för närvarande av 10–15 aktörer. De ändringar som har gjorts för att förenhetliga formen på paragrafen om beredskap inom lufttrafiken bedöms inte få några betydande konsekvenser för aktörerna. Aktörerna har redan ålagts beredskapsskyldighet, skyldighet att delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. Den föreslagna preciseringen att se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden är ett behövligt förtydligande, men samtidigt har detta antagligen redan genomförts som en del av aktörernas hittills ändamålsenliga beredskapsplanering. Sloandet av orden "och vid därmed jämförbara" i de bestämmelser som gäller dem som bedriver järnvägstrafik, spårtrafik och flygtrafik samt i 160 § i luftfartslagen bedöms inte heller ha några betydande konsekvenser för företagen. Man kan nämligen anta att aktörerna har genomfört beredskapen och beredskapsplaneringen också när det gäller vardagliga, sannolika och mindre allvarliga hot inom ramen för sina nuvarande beredskapsskyldigheter i lagstiftningen.

#### *Provet för taxiförare*

Den ändring som gäller innehållet i provet för taxiförare gör det lättare att komma in på marknaden och gynnar därmed bedrivandet av taxiverksamhet. Det har inte ordnats prov i lokalkännedom varje vecka, och därför kommer sloandet av provet att medföra att det går snabbare att få taxiförartillstånd. För att avlägga provet i lokalkännedom har det tagits ut en handläggningsavgift på 100 euro. När provet frångås sjunker alltså också kostnaderna för att inleda företagsverksamhet.

#### *Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik*

En jämlik behandling vid tillhandahållandet av infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik gör det lättare för dem som tillhandahåller mobilitets- eller kombinationstjänster att konkurrera på marknaden och tillhandahålla nya och annorlunda mobilitetstjänster. Den rådande situationen där vissa tjänsteleverantörer erbjuder parkeringstjänster till lägre priser än andra på infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafik kan styra användarna vid valet av tjänster. Detta har negativa konsekvenser för marknads funktion.

### **4.2 Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin**

#### *Förberedelse och beredskap*

Då vägtransporternas driftssäkerhet ligger på en god nivå hjälper detta Finland att upprätthålla sitt internationella rykte som en pålitlig och trygg verksamhetsmiljö och på så sätt förbättras konkurrenskraften.

#### *Provet för taxiförare*

Det råder för närvarande brist på taxiförare. Ändringen av innehållet i provet för taxiförare sänker tröskeln för nya förare att komma in på marknaden. Detta har gynnsamma effekter för samhällsekonomin i form av bättre förutsättningar att idka företagsverksamhet, ökad sysselsättning och bättre tillgång på tjänster. Att slopa provet i lokalkännedom medför också kostnadsbesparingar för den myndighet som ordnar proven.

#### *Infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik*

Förslaget är en fortsättning på den reglering i lagen om transportservice som inleddes för att ge möjlighet att skapa och tillhandahålla nya och annorlunda mobilitetstjänster. När nya af-

färsverksamheter är det positivt för ekonomin, också på makronivå. Nya tjänster inverkar också på Finlands möjligheter att utnyttja digitalisering och vara ett föregångsland inom den internationella digitala utvecklingen.

### 4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

#### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

Att antalet alternativ för att avlägga yrkeskompetens ökar har inga konsekvenser för de behöriga myndigheterna. Däremot ändras den inbördes behörigheten mellan dem till vissa delar. Huvudstaben ska svara för att Försvarsmaktens enheter som ordnar förarutbildning godkänns som utbildningscentrum och för tillsynen över dem. Genom förfarandet överförs den administrativa bördan som hör samman med godkännandet och tillsynen över utbildningscentrumen från Transport- och kommunikationsverket till huvudstaben. Enligt Försvarsministeriets bedömning sänker införandet av provalternativet Försvarsmaktens kostnader för förarutbildning, men ger upphov till åtgärder i samband med bl.a. utbildningen. En övergång till provalternativet vid Försvarsmakten är möjlig först 2023.

Den administrativa bördan med examinationen när det gäller de teoriprov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ökar inte, men arrangemangen kring provet för grundläggande yrkeskompetens ökar myndigheternas administrativa börda. För att provalternativet ska kunna införas krävs att ett praktiskt provsystem skapas inom sådan annan verksamhet än den som ordnas i samband med yrkesutbildningen. Inom yrkesutbildningen behöver det inte skapas något provsystem, eftersom lokalerna och utrustningen redan finns, men behovet av ändringar i systemet måste gås igenom på grund av införandet av provalternativet. Dessutom måste författningarna ändras bl.a. så att förhållandet mellan yrkesproven och provet för grundläggande yrkeskompetens beaktas i dem och förhållandet mellan betygen och intygen samt arbetslivskommissionernas roll preciseras. Efter dessa åtgärder kan provalternativet tas i bruk inom yrkesutbildningen från ingången av 2020. För annan verksamhet än den som ordnas i samband med yrkesutbildning behövs lämpliga lokaler och utrustning samt personal som uppfyller behörighetskraven för bedömare. Behörigheten att ordna och övervaka proven ändras inte. För ordnande av de teoriprov som ingår i den utbildning för grundläggande yrkeskompetens som ges vid de utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet och för ordnande av proven för grundläggande yrkeskompetens enligt provalternativet svarar en arbetslivskommission enligt lagen om yrkesutbildning, eftersom yrkeskompetensen ingår i kraven på kunnande i de yrkesinriktade examina. Försvarsministeriets förvaltningsområde svarar för ordnandet och övervakningen av utbildning för grundläggande yrkeskompetens och prov för grundläggande yrkeskompetens som ordnas i samband med Försvarsmaktens förarutbildning. Transport- och kommunikationsverket svarar fortsättningsvis för ordnandet av prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens på motsvarande sätt som för närvarande samt godkänner på basis av ansökan anordnare av prov för grundläggande yrkeskompetens och utövar tillsyn över deras verksamhet. På aktörerna tillämpas motsvarande krav som på mottagare av förarexamen, även om de inte väljs genom konkurrensutsättning. Anordnarna av provet för grundläggande yrkeskompetens svarar för att utse bedömare som uppfyller de föreskrivna kraven. Ordnandet av examinationen för grundläggande yrkeskompetens ökar därmed inte Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda på ett betydligt sätt.

De utbildningsanordnare som har beviljats tillstånd att ordna examen och utbildning av undervisnings- och kulturministeriet får fortsättningsvis vara verksamma som utbildningscentrum som godkänts för utbildning för yrkeskompetens. Inom den yrkesinriktade examensutbildningen påvisas yrkeskompetensen alltid genom yrkesprov, varför yrkesutbildningen har den bästa beredskapen och de bästa förutsättningarna för att ordna proven för avläggande av



grundläggande yrkeskompetens både enligt utbildningsalternativet och enligt provalalternativet. Där finns redan ett system som liknar provsystemet, om än inte helt motsvarande, och genom detta står behövlig personal, bedömningskompetens, fordon och annan utrustning till förfogande. Att inkludera provet för grundläggande yrkeskompetens som en del av yrkesutbildningssystemet kräver dock ändringar i lagstiftningen om yrkesutbildningen. Dimensioneringen av resurserna kan påverkas av i vilken mån olika alternativ tas i bruk i den examensutbildning som avläggandet av den grundläggande yrkeskompetensen ingår i. På grund av finansieringsarrangemangen inom yrkesutbildningen är det nödvändigtvis inte ändamålsenligt och lönsamt ur utbildningsanordnarnas synvinkel att enbart ordna de prov som mäter den grundläggande yrkeskompetensen och examinationen separat från den yrkesinriktade examensutbildningen, varför modellen med flera aktörer bör kvarstå.

För Försvarsmaktens verksamhet ökar införandet av provet för grundläggande yrkeskompetens särskilt behovet av kunskaper och fortbildning hos den personal som arbetar med yrkeskompetensuppgifter för bedömning av yrkesinriktat innehåll.

Även när det gäller de provarrangemang för provet för grundläggande yrkeskompetens som Transport- och kommunikationsverket svarar för är det fråga om att skapa ett nytt system som för enhetlighetens skull måste vara jämförbart med yrkesutbildningssystemet. Godkännandet av aktörerna sker enligt föreskrivna verksamhetsförutsättningar. I fråga om deras tillförlitlighet, sakkunskap och solvens tillämpas samma krav som på förarexamensmottagare. De som blir godkända ska ha de verksamhetsförutsättningar som behövs, såsom yrkesskickliga bedömare och behövliga fordon samt den övriga utrustning som eventuellt behövs för examinationen. Verksamhetsförutsättningarna bedöms enligt lagstiftningen om proven samt enligt de uppgifter om hur proven ska genomföras som anges i ansökan. Användningen av utrustning som simulatorer i de praktiska proven påverkar ordnandet av verksamheten och genomförandet av de praktiska proven. I proven ska ett fordon som uppfyller kraven vara tillgängligt. Det nuvarande teoriprovet enligt utbildningsalternativet genomförs systembaserat och vid examinationstillfället förutsätts inte behörighet som bedömare, vilket dock krävs om svaren måste granskas närmare eller om examinationen genomförs på ett annat sätt, till exempel som ett individuellt prov. I teoriprovet enligt provalalternativet är kraven strängare åtminstone till den del som de kräver individuell verksamhet. Yrkeshärdigheter behövs särskilt för det praktiska provet, men också för teoriprovet. Användningen av en simulator i det praktiska provet förutsätter en möjlighet att använda sådan utrustning, vilket är möjligt till exempel vid utbildningscentrum i anslutning till yrkesutbildning, som också ordnar yrkesinriktade examina och där utrustningen därför redan finns för undervisningen. I samband med Transport- och kommunikationsverkets provarrangemang kräver användningen av en simulator att sådan utrustning anskaffas eller att möjligheten att använda sådan utrustning ordnas på annat sätt. Försvarsmaktens rätt att ordna examinationen för grundläggande yrkeskompetens förutsätter också att personalen utbildas i bedömning av yrkesinriktat innehåll eller att examinationen ordnas på något annat sätt. Man måste också vara beredd på att använda annan behövlig utrustning.

#### *Yrkeskompetens inom sjöfarten*

För Transport- och kommunikationsverket föreskrivs det om ett nytt bemyndigande att godkänna räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem och väsentliga förändringar i dem. Detta bedöms inte öka Transport- och kommunikationsverkets arbetsmängd, eftersom verkets arbetsmängd samtidigt minskar till den del som antalet dispenser och behörighetsbrev som myndigheterna i fråga beviljar fartygspersonal minskar.

För räddningsväsendets del underlättar reformen väsentligt ordnandet av bemanningen. Personalen får också möjlighet att sätta sig in i det egna området och materielen. I och med den föreslagna ändringen ska räddningsväsendet utforma och godkänna ett riksomfattande utbild-

ningsprogram, vilket kommer att öka arbetsmängden tillfälligt. Däremot behöver räddningsverken inte längre ansöka om dispens, vilket för sin del minskar både arbetsmängden och kostnaderna.

Polisen har redan ett eget utbildningssystem, som bedöms uppfylla utbildningskraven för fartyg med en längd på högst 24 meter. Den föreslagna ändringen bedöms inte öka polisens arbetsmängd eller kostnader. Polisstyrelsen blir tvungen att godkänna det befintliga utbildningssystemet. Detta ger upphov till en liten engångskostnad. Däremot innebär lindringen av behörighets- och bemanningskraven för polisens fartyg att fartygen kan utvecklas lättare än för närvarande.

Även för Tullen förbättrar förslaget situationen och personalen kan snabbare bli behörig som besättning i fråga om egen fartygsmateriel. Som liten aktör inom sjöfarten bör Tullen inte ordna egen utbildning, utan i fortsättningen till exempel dra nytta av polisens utbildningssystem och utbilda dem som arbetar på Tullens fartyg också i mån av möjlighet inom utbildningar som ordnas av utbildningsanordnare inom sjöfarten. Även för Tullen ökar godkännandet av utbildningssystemet arbetsmängden tillfälligt i någon mån.

Förslaget förbättrar också möjligheterna att göra samanskaffningar för olika myndigheters fartyg.

#### *Förberedelse och beredskap*

Transport- och kommunikationsverket får som tilläggsuppgift att övervaka beredskapen och beredskapsplaneringen bland de aktörer som bedriver tillståndspliktig trafik på väg. Den ytterligare arbetsmängd som krävs bedöms vara liten och som process kan den kombineras med uppgiften att övervaka beredskapen inom andra trafikformer.

De bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket kan föra med sig ytterligare uppgifter, men skötseln av dem bedöms dock inte ha några betydande konsekvenser för personalen. Verket har redan nu utfärdat anvisningar om beredskap. Genom bemyndigandena att meddela föreskrifter kan verket bättre än tidigare styra och förenhetliga de olika trafikformernas beredskapsplanering och därigenom beredskapen regionalt och innehållsmässigt inom och mellan trafikformerna. Då blir helhetsberedskapen i trafiksystemet flexiblar och den motsvarar bättre än tidigare de krav som säkerhetsläget i samhället ställer. Med föreskrifter och övervakning kan man stödja också de regionala trafikmyndigheternas beredskapsuppgifter, så att de tilläggsuppgifter som hör till bemyndigandena att meddela föreskrifter balanserar de förvaltningssynergier man vill uppnå. De föreslagna beredskapsbestämmelserna bedöms således inte ha några betydande konsekvenser för personalen.

#### *Provet för taxiförare*

Ändringen av provet för taxiförare minskar Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda i samband med anordnandet av proven.

#### **4.4 Konsekvenser för miljön**

##### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

De tunga vägtransporternas andel av energiförbrukningen i den finländska trafiken är 18 procent och bussarnas andel är 3 procent. Anammandet av ett ekonomiskt körsätt i kombination med handledning av förarna med hjälp av tekniska hjälpmedel kan innebära en besparing på

cirka 5–15 procent av den tunga trafikens bränsleförbrukning. Sättet som yrkeskompetensen avläggs på kan inverka på bränsleförbrukningen genom förarnas kunskapsnivå. En minskning av andelen utbildning för grundläggande yrkeskompetens minskar möjligheterna att med hjälp av utbildning öka utbildningsdeltagarnas medvetenhet om ekonomiskt körsätt och dess betydelse.

I utbildningsalternativet ingår praktisk körundervisning och också inom provalternativet förutsätts ett praktiskt körprov. Konsekvenserna för miljön kan minskas om en del av körprovet utförs i en simulator.

#### *Förberedelse och beredskap*

De föreslagna beredskapsbestämmelserna bedöms inte ha några betydande konsekvenser för miljön. På allmän nivå är konsekvenserna av verksamhetsutövarnas beredskap klart positiva för miljön, eftersom de störningar i driftssäkerheten som orsakas av olyckor ofta hör samman med miljöskador som det är möjligt att mildra genom att bemöta olyckor snabbt tack vare god beredskap.

#### **4.5 Andra samhällsliga konsekvenser**

##### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

Av de alternativ som direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik erbjuder valde Finland i tiderna det system som grundar sig på utbildning, eftersom det ansågs bäst producera omfattande kunnande och som mest lämpligt för det finländska yrkesutbildningssystemet utan att kräva stora förändringar och extra kostnader. Utbildningen för yrkeskompetens har konstaterats främja trafiksäkerheten, förarnas kunnande och uppskattningen av föraryrket. Merparten av utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ordnas i samband med yrkesutbildning och Försvarsmaktens förarutbildning, och modellen har konstaterats fungera. Införandet av provmodellen gör det möjligt att öka alternativen för förvärvandet av yrkeskompetens och tillhandahållandet av tjänster. Genom förändringen främjas avläggandet av yrkeskompetensen och tillgången på förare under förutsättning att de olika alternativen tillhandahålls i enlighet med efterfrågan. Ett ökat antal alternativ försämrar inte förarnas kunnande eller trafiksäkerheten, eftersom det handlar om samma kunnande. Enligt alternativet med prov ska kunnandet påvisas genom prov.

Det föreslås inte att utbildningsalternativet ska ersättas med provalternativet, eftersom det enligt bedömningar har betydande konsekvenser för efterfrågan på den mer omfattande yrkesutbildningen och också för förarnas kunnande. Det bedömdes att en övergång till alternativet med endast prov skulle minska anordnandet av utbildning, försämra tillgången till utbildning regionalt och leda till en betydligt smalare yrkeskompetens. För att förhindra sådana skadliga konsekvenser föreslås det i propositionen att provalternativet införs parallellt med utbildningsalternativet.

Inom yrkesutbildningen ordnas också examensutbildning där kunnandet ska påvisas i praktiska arbetssituationer i arbetslivet och därför kan provmodellen enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik till denna del anses passa ihop med det finländska utbildningssystemet tankemässigt. Genom den yrkesinriktade examensutbildningen utbildas yrkesfolk inom transportsektorn vars kunnande motsvarar arbetslivets behov. Den grundläggande yrkeskompetensen ingår i de här yrkesinriktade examina som en del av kraven på yrkesskicklighet.

Åtminstone en del av användarna av utbildningsmodellen bedöms kunna flytta över till provmodellen om en sådan är tillgänglig utan utbildning som är bestämd till form eller omfattning.

Kostnaderna för provalalternativet och osäkerheten kring om provet blir godkänt har dock anses kunna dämpa valet av alternativet. Införandet av provalalternativet bedöms inte ha några konsekvenser för yrkesutbildningen på ungdomsstadiet, och inte heller bedöms införandet öka den relativa andelen unga förare. Provalalternativet lämpar sig för dem som byter yrke och dem som byter från ett transportslag till ett annat inom transportbranschen liksom för dem som har svårt att frigöra sig för att delta i undervisning enligt utbildningsalternativet. Bland personer med invandrarbakgrund bedöms modellen lämpa sig bäst för dem som redan har varit verksamma i branschen. Antalet sådana förare bedöms dock inte vara särskilt stort.

Systemet med provmodellen används i över tio europeiska länder och förare som avlagt yrkeskompetensen i de här länderna rör sig också på landsvägarna i Finland, vilket också kan anses tala för att alternativet ska tas i bruk. Även om det i samband med utbildningsalternativet finns en naturligare möjlighet än vid provalalternativet att informera om olika samhällliga mål och aspekter, såsom miljö- och trafiksäkerhetsaspekter, kan man dock påverka dessa också med hjälp av körkortsutbildningen samt genom att på arbetsplatserna fördjupa sig i företagets verksamhetskultur, verksamhetens särdrag och fordonen.

Införandet av provalalternativet bedöms öka flexibiliteten vid förvärvandet av yrkeskompetens och främja sysselsättningen och tillgången på arbetskraft. Person- och godstransporterna sysselsätter cirka 70 000 förare inom godstrafiken och 12 000 bussförare. Största delen av företagen inom biltransportsektorn i Finland är små: ungefär 50 procent sysselsätter 1–9 arbetstagare och tjänstemän. Cirka 2 procent av företagen sysselsätter minst 300 arbetstagare och tjänstemän, men deras andel av det totala antalet anställda inom branschen är cirka 40 procent. Det finns många arbetsplatser på landsbygden, där det i övrigt erbjuds få arbetsplatser. Sysselsättningsläget anses vara ganska bra ur branschens egen synvinkel. Ekonomiska konjunkturen påverkar främst godstransporter, medan busstrafiken i stor utsträckning inte påverkats av ekonomiska konjunkturen. Det bedöms att branschen i framtiden kommer att behöva cirka 5 000 nya arbetstagare per år, varav ungefär 3 000 lastbilsförare, 700 bussförare och resten för övriga uppgifter. Vid årsskiftet 2017 bedömde cirka 10 procent av transportföretagarna att de kommer att behöva ett större antal förare inom den närmaste framtiden, cirka 10 procent bedömde att de behöver färre förare och cirka 80 procent bedömde att de klarar sig med samma antal som förut.

Av alternativen för avläggande av yrkeskompetens för person- och godstransport producerar den nuvarande modellen som grundar sig på utbildning ungefär 6 000 personer som uppnått yrkeskompetens för arbetsmarknaden per år och av dem har majoriteten en mer omfattande utbildning än endast grundläggande yrkeskompetens. Detta svarar enligt transportsektorns egen bedömning väl mot det årliga behovet av arbetskraft. Alla personer som uppnått yrkeskompetens börjar inte arbeta inom transportsektorn, så den nuvarande verksamhetsmodellen skapar också i viss mån ett överskott av förare med yrkeskompetens, som kan svara mot till exempel vikariebehov. Då direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik hade trätt i kraft och Europaparlamentets och rådet direktiv om körkort förutsatte att körkort för personbil avläggs före lastbilskörkortet, sjönk antalet avlagda lastbilskörkort i klass C från i snitt 19 700 examina per år till nuvarande cirka 9 500 examina (-52 procent). När det inte längre var möjligt att avlägga lastbilskörkortet som första körkort, gick reserven inom branschen förlorad eftersom antalet personer som avlade körkortet för säkerhets skull sjönk. Antalet busskörkort i klass D sjönk på motsvarande sätt från 1 800 till 1 100 (-38 procent). Ett skäl till att antalet som avlagt examen har sjunkit kan vara att kostnaderna stigit.

Att de alternativa modellerna används parallellt gör det möjligt för Försvarsmakten och läroanstalterna att fortsätta med den nuvarande verksamheten och på så sätt hålls antalet som avlägger yrkeskompetensen i balans. Enbart Försvarsmakten utbildar varje år 3 000 behöriga förare, vilket motsvarar transportsektorns bedömning av förarbehovet. De personer som utbildas

vid yrkesläroanstalter ger mer svängrum vad gäller att fylla behovet. Det uppstår knappt alls något överskott av förare när det gäller kraven på yrkeskompetens.

Av de beväringar som årligen utbildas av Försvarmakten får cirka 1 000 den bästa möjliga utbildningen ur både försvarets och näringslivets synvinkel, eftersom de genast efter att de överförs till reserven utan begränsningar står till förfogande för transportuppgifter inom den tunga trafiken. Förare som slutfört utbildningen i snabbare tempo får innan de fyllt 21 år endast framföra fordon som motsvarar klasserna C1 och C1E med civilkort, vilket begränsar deras möjligheter att arbeta som förare. Möjligheten att använda provalalternativet kan vara ett sätt att påskynda de här beväringarnas övergång till transportsektorn, om den grundläggande yrkeskompetens som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo kan utökas till fullständig grundläggande yrkeskompetens för dem som inte fyllt 21 år med hjälp av arbetserfarenhet som förvärvats genom lättare fordon och till exempel provet för grundläggande yrkeskompetens som finansieras av föraren själv eller av en arbetsgivare. Införandet av provalalternativet i Försvarmaktens förarutbildning gör det möjligt för dessa förare att övergå i uppgifter i transportbranschen direkt efter avslutad värnplikt utan särskild utbildning eller särskilt prov. Kompetens som också duger i det civila är ett bra incitament för att söka sig till Försvarmaktens landtransporter. Möjligheten med flera alternativ för att påskynda fullständig yrkeskompetens och likaså att företagen kan delta i verksamheten till exempel genom att ansöka om att bli utbildare kan ytterligare öka denna villighet.

Att antalet alternativa modeller ökar har inga konsekvenser för de behöriga myndigheterna. De utbildningsanordnare som har fått anordnartillstånd för examen och utbildning av undervisnings- och kulturministeriet får fortsättningsvis vara utbildningscentrum som godkänts för utbildning för yrkeskompetens och de får ordna examination genom både teoriprov enligt utbildningsalternativet och prov för grundläggande kompetens enligt provalalternativet som en del av den yrkesinriktade examensutbildningen. Sett till den nuvarande verksamheten är det yrkesutbildningen som har de bästa förutsättningarna till verksamhet enligt båda alternativen, även om det också krävs ändringar i lagstiftningen. Både den utbildning för yrkeskompetens som ges i samband med yrkesutbildningen och den som ges i samband med beväringstjänsten kommer dock att vara bunden till en annan utbildning som sker genom utbildningsanordnarens försorg och de prov som ordnas i samband med den. Till skillnad från i dag ska huvudstaben godkänna sina egna utbildningscentrum. När det inte finns någon bindning till en utbildningsanordnare eller utbildning som denne ordnar är det Transport- och kommunikationsverket som på samma sätt som i dag ordnar skötseln av uppgifterna i anslutning till utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och när det gäller provet för grundläggande yrkeskompetens godkänner de som anordnar proven utifrån de sökande som uppfyller kraven, som även omfattas av bestämmelserna om säkerställande av verksamhetens tillförlitlighet. De föreslagna ändringarna lindrar olika aktörers börda eller gör det möjligt att sköta uppgifterna på ett smidigare sätt samt främjar tillgången på utbildnings- och provtjänster.

#### *Förberedelse och beredskap*

När de tillståndspliktiga trafikidkarnas beredskap är på en god nivå, stöder detta också tryggheten av kontinuiteten i de andra för samhällsverksamheten viktiga och logistikberoende tjänsteproducenternas verksamhet. Det allmänna förtroendet för trafiksystemet förbättras också av att de som tillhandahåller transporttjänster bättre klarar av störningar och har en bättre återhämtningsförmåga vid störningar under normala förhållanden.

#### *Konsekvenser för sjösäkerheten*

I förslaget lindras behörighets- och bemanningskraven för räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg, men det anses inte ha några nämnvärda konsekvenser för sjösäkerheten, ef-

tersom Transport- och kommunikationsverket bedömer och godkänner den utbildning som ersätter behörighetskraven med utgångspunkt i att säkerheten kvarstår på samma nivå som enligt de nuvarande kraven. Dessutom har det inte uppdagats att det faktum att den nuvarande frivilliga sjöräddningen uteslöts ur lagen om fartygspersonal orsakat problem under de senaste nio åren.

## 5 Beredningen av propositionen

### 5.1 Beredningskedan och beredningsmaterial

Förslagen om digitalisering av godstrafiken grundar sig på statsrådets principbeslut om en utvecklingsplan för stärkandet av digitaliseringen av logistiken och transportsektorn samt hamnarna som godkändes av statsrådet den 28 mars 2018. Utarbetandet av utvecklingsplanen är en del av statsminister Sipiläs regerings spetsprojekt för skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet.

Kommunikationsministeriet startade verksamheten med ett öppet logistiskt digitaliseringsnätverk för att stödja utarbetandet av utvecklingsplanen hösten 2017 och för att främja genomförandet av överenskomna åtgärder. Statsrådets principbeslut förbereddes i totalt tre öppna workshoppar där i genomsnitt 50 aktörer från privata och offentliga sektorn deltog.

Kommunikationsministeriet bad under beredningen Tutkimus ja Koulutus Humaani Oy ge synpunkter på konsekvenserna av att införa en provdominerad modell för att ge förare utbildning för grundläggande yrkeskompetens inom vägtrafiken i enlighet med direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter. I detta sammanhang intervjuades också utbildningsanordnare och företag i transportbranschen. Resultaten har utnyttjats vid beredningen.

### 5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Yttranden begärdes av 221 remissorgan. Sammanlagt inkom 51 yttranden.

Yttranden inkom från de organ som anges nedan.

*Kommuner och städer:* Helsingfors stad, Karleby stad

*Utbildare som tillhandahåller yrkesexamen:* Vuxenutbildningscentralen i Kouvola

*Intresseorganisationer:* Suomen Taksiliitto ry, Yleinen Teollisuusliitto, Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK och Raidealan neuvottelukunta RAINE, Företagarna i Finland rf, Rederierna i Finland rf, Finlands Egnahemsförbund rf, Suunnittelu- ja konsultointiyhtykset SKOL ry, Bildningsarbetsgivarna rf, Suomen Paikallisliikenneliitto – Finlands Lokaltrafikförbund rf, Koneyrittäjien liitto ry, Finlands näringsliv rf, Ammattiosaamisen kehittämissyhdystys AMKE ry, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Finlands Bilskoleförbund rf, Teknologiindustrin rf, Linja-autoliitto r, Arbetseffektivitetsföreningen rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Sanomalehtien Liitto - Tidningarnas Förbund ry och Medieförbundet rf, Lapin Matkailuelinkeinon Liitto ry, Lapplands förbund och Lapplands handelskammare, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finsk Handel rf och Tekniska Handelsförbundet rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Finlands Inköps- och Logistikförening LOGY rf, Huoltovarmuusorganisaation maakuljetuspooli, Skogsindustrin rf, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Keskuskauppakamari ry

## RP 157/2018 rd

*Företag:* VRJ Group Oy, Suomen Suoramainonta Oy, HaminaKotka Satama Oy, Posti Oy, Jakeluyhtiö Suomi Oy, OP Ryhmä, Finnair Oy

*Ministerier och myndigheter:* Statsrådets kansli, dataombudsmannens byrå, undervisnings- och kulturministeriet, Kommunikationsverket, social- och hälsovårdsministeriet, försvarsmi- nisteriet, Trafiksäkerhetsverket Trafif, Trafikverket, Försörjningsberedskapscentralen, Försäk- ringscentralen, arbets- och näringsministeriet, Polisstyrelsen, Utbildningsstyrelsen, arbets- gruppen för transport och logistik vid forum för prognostisering av kompetensbehovet, fi- nansministeriet, inrikesministeriet

Följande instanser meddelade att de inte hade något att anföra om utkastet till proposition: Åbo stad, Tullen, Suomen Journalistiliitto – Finlands Journalistförbund ry, jord- och skogs- bruksministeriet, Finlands Kommunförbund rf

### *Lokaliseringen*

Ungefär hälften av remissinstanserna tog ställning till förslaget om lokaliseringsskyldighet. I dessa yttranden kommenterades i regel förslaget till den del det gäller vägtrafiken. Av de som yttrade sig var ungefär hälften emot förslaget eller förhöll sig reserverat till det. Många av dem som lämnat yttrande säger sig förstå tanken bakom bestämmelsen, dvs. att positionsuppgifter kommer att vara viktiga för bland annat den automatiserade trafikens behov, men bestämmel- sen ansågs vara lösryckt ur sitt sammanhang, eftersom avsikten är att utlämnandet av uppgif- terna ska regleras först senare. Dessutom fäste man uppmärksamhet vid de eventuella riskerna med tanke på skyddet av personuppgifter och säkerheten.

Ungefär en tredjedel av de aktörer som kommenterade förslaget förhöll sig neutralt till det. De ansåg dock att frågan om överlåtelse och användning av insamlade uppgifter behandlas i allt- för allmänna ordalag i förslaget. Också den åsikten framfördes att förslaget skulle vara mera värt att stödja om det omfattade också utländska aktörer och aktörer som tillhandahåller tjäns- ter med utländsk utrustning, om skyldigheten inte omfattade äldre utrustning, om syftet med insamlandet av uppgifter klarlades och om en övergångstid sattes ut för bestämmelsen.

De som understödde förslaget ansåg att lokaliseringsskyldigheten kunde fungera som ett hjälpmedel för planeringen av ett säkert trafik- och servicenät och dessutom underlätta till- synsmyndighetens arbete.

Endast ett fåtal av instanserna tog ställning till lokaliseringsskyldigheten inom järnvägstrafi- ken, men de som yttrade sig motsatte sig förslaget. Instanserna ansåg att det inte fanns någon grund för skyldigheten eller att den inte borde införas i detta skede.

När det gäller lokaliseringsskyldigheten för spårtrafik i städer är det endast Helsingfors stad, som anser att förslaget inte har några betydande konsekvenser för den verksamhet Helsingfors stads trafikverk bedriver i nuläget.

### *Utnyttjande av information om posttjänster*

Utlämnandet av väsentliga uppgifter om posttjänster ansågs allmänt taget ha berättigade syften och mål. Det ansågs att utlämnandet effektiviserar uppkomsten av nya post- och kurirtjänster och förbättrar posttjänsterna i glesbygdsområden. Dessutom ansågs det främja konkurrensen och leda till mer kostnadseffektiva och förmånliga tjänster. Det förekom dock också kritik mot utlämnandet av väsentliga uppgifter.

I de kritiska yttrandena framhölls det att de uppgifter som enligt propositionen ska lämnas ut är affärshemligheter till sin karaktär och att de delvis redan finns tillgängliga i offentliga databaser. Det ansågs att utlämnandet av uppgifter leder till minskade investeringar och försvagad konkurrens i utdelnings- och logistikbranschen. Utlämnandet av väsentliga uppgifter ansågs mest gynna stora, internationella postföretag och försvaga de inhemska aktörernas konkurrenskraft och eventuellt också mottagarnas integritetsskydd.

Åsikterna gick också isär när det gällde skyldigheten att lämna ut väsentliga uppgifter. En del av remissinstanserna ansåg att skyldigheten borde gälla leverantören av samhällsomfattande tjänster i dess egenskap av den enda aktör på marknaden som har heltäckande, dokumenterade väsentliga uppgifter att lämna ut. I fråga om andra aktörer skulle överlåtelsskyldigheten gälla väsentliga uppgifter som leverantören av samhällsomfattande tjänster inte förfogar över. Andra instanser ansåg däremot att överlåtelsskyldigheten borde utsträckas till att omfatta alla distributionsbolag som erbjuder varutransporter och att bland annat uppgifter om utdelningsrutter borde delas ut på marknads villkor.

Man lyfte också fram att det inte bör kosta alltför mycket att skaffa väsentliga uppgifter och att det inte ska ge upphov till extra kostnader för postföretaget att ta in och lämna ut uppgifterna. Till propositionen bör även fogas en möjlighet för statsrådet att precisera detaljerna med avseende på definitionerna av väsentliga uppgifter och andra aktuella frågor.

De som lämnade yttrande uttryckte också förhoppningen att det i lagmotiveringen ska konstateras att bedrivandet av posttjänster och utdelningsverksamhet också omfattar planering av verksamheten och andra förberedande åtgärder för vilka det är absolut nödvändigt att kunna utnyttja detaljerade lokaliseringssuppgifter.

#### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

I de yttranden som lämnades om förarnas yrkeskompetens inom vägtrafiken vann införandet av provmodellen understöd, men i flera av dem anses det att modellen inte kan genomföras i tredje fasen av lagen om transportservice annat än i fråga om Försvarmakten och att den i övrigt kräver fortsatt beredning för att garantera att de olika aktörernas verksamhet behandlas jämnt och för att utreda vilka konsekvenser ändringen har för den yrkesinriktade utbildningen. Enligt Förvarsministeriets yttrande kan en övergång till provmodellen ske tidigast 2023. Undervisnings- och kulturministeriet har enligt sitt yttrande inte förutsättningar för att göra de behövliga lagändringarna förrän under följande regeringsperiod och föreslår därför att de ändringar som gäller undervisningsförvaltningens ansvarsområde ska träda i kraft först från och med 2020. Enligt Förvarsministeriet innebär en överföring av behörigheten från Trafiksäkerhetsverket till huvudstaben extra uppgifter och ett ökat utbildningsbehov, och dessa bör enligt finansministeriets utlåtande hanteras inom ramen för de offentliga ekonomiska planerna.

#### *Yrkeskompetens inom sjöfarten*

De som lämnat yttrande om ändringarna i räddningsverkens, polisens och Tullens kompetenskrav understödde att de mildras på det sätt som föreslås i propositionen.

#### *Förberedelse och beredskap*

De som lämnade yttrande förhöll sig i huvudsak positivt till beredskapsskyldigheten för dem som utför tillståndspliktiga gods- och persontransporter inom vägtrafiken och till ändringarna i beredskapsskyldigheten för företag som bedriver spår-, järnvägs- och lufttrafik. Den nya beredskapsskyldigheten upplevdes vara nödvändig med hänsyn till samhällets totala beredskap och särskilt bra ansågs det vara att skyldigheten inte är betungande och att den gynnar aktören



själv. I några av yttrandena framfördes också möjligheten att utnyttja befintliga riskhanteringsystem. Försörjningsberedskapscentralen föreslog att störningssituationernas allvar skulle betonas i förslaget. Branschorganen Huoltovarmuusorganisaation maakuljetuspooli och Yhteinen Toimialaliitto föreslog att det ska föreslås att beredskapsskyldigheten i fråga om företag som producerar betydande mängder färdtjänster inom social- och hälsovårdsområdet och därtill ansluten beställningsservice ska utökas. I fråga om övriga trafikslag understöddes i princip förenhetligandet av bestämmelserna om beredskapsskyldighet. VR Group ansåg dock att ändringarna i beredskapsskyldigheten för järnvägsoperatörer är onödiga. Finnair Abp ställde sig för sin del bakom ändringarna, som skapar klarhet i beredskapsskyldigheten inom lufttrafiken.

## ÅTGÄRDER PÅ BASIS AV REMISSVAREN

### *Lokalisering*

De som motsatt sig bestämmelserna om lokaliseringsskyldighet har gjort det av principiella skäl och inga konkreta utvecklingsförslag har lämnats. Det står dock klart att existerande uppgifter om position kommer att vara centrala för bland annat den automatiserade trafiken och med tanke på trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna för att man med hjälp av dem ska kunna garantera trafiksäkerheten och en smidig trafik. De förslag som gäller lokalisering är dock i sak lösryckta från den helhet som den föreslagna ändringen av lagen om transportservice utgör och de kan genomföras bättre i anslutning till annan lagstiftning. Förslagen kommer därför inte att tas med i den aktuella tredje fasen av lagen om transportservice.

### *Utnyttjande av information om posttjänster*

Efter remissbehandlingen noterades att öppnandet av information om posttjänster kräver fortsatt beredning, som inte kunde genomföras inom den disponibla tidsramen. Förslagen avlägsnades från propositionerna gällande tredje fasen av lagen om transportservice.

### *Yrkeskompetens inom vägtrafiken*

Enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ges möjlighet till två likvärdiga metoder för att få den yrkeskompetens som krävs. Det föreslås att provalternativet ska genomföras i överensstämmelse med kraven i de prov som mäter teoretiskt och praktiskt kunnande. Av den som utvidgar sin kompetens från ett transportslag till ett annat genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens krävs enligt direktivet att de delar som gäller transportslaget i fråga ska avläggas, men det står inget om teoriprovet omfattning i detta sammanhang. Det föreslås inte att det ska tas med några nationella utbildningskrav och inte heller begränsas antalet provförsök, eftersom det inte anses nödvändigt på grund av bl.a. provets pris. Det blir möjligt att använda nätbaserad undervisning som utbildningsalternativ först när direktivet ändras, men att det är redan nu möjligt att dela upp fortbildningsperioden på två efterföljande dagar tack vare en ändring på förordningsnivå. Den utbildning som hänför sig till passagerares rättigheter vid busstransport kan för bussförarens vidkommande genomföras också inom ramen för provalternativet, antingen i samband med teoridelen vid eller vid ett praktiskt prov om så är lämpligt, vilket framgår av motiveringen till förslaget. Närmare bestämmelser kan utfärdas genom förordning utifrån de bemyndiganden som ingår i lagen om verkställigheten av utbildningen och proven, liksom om den eventuella mer specificerade tidsfristen i samband med intyg över fortbildning.

Det föreslås inte några ändringar i kraven på de utbildningsaktörer som Transport- och kommunikationsverket godkänner. De bestämmelser som gäller dess behörighet att ordna prov för grundläggande yrkeskompetens föreslås bli preciserad för att förfarandets tillförlitlighet ska kunna garanteras. Bestämmelserna i 37 § i lagen om transportservice föreslås bli komplette-

rade med krav på tillförlitlighet och solvens i fråga om den som ordnar proven och på tillförlitlighet i fråga om den som bedömer proven. Bestämmelserna i 3 mom. i paragrafen preciseras med en bestämmelse om att utbildnings- och provverksamheten ska vara oberoende, medan bestämmelserna om yrkesinriktad förutbildning och Försvarmaktens förutbildning i 4 mom. förblir oförändrade. Dessutom fogas en bestämmelse om tjänsteansvar vid anordnande och bedömning av prov till 5 mom. Den bestämmelse i 5 mom. som gäller Transport- och kommunikationsverkets godkännande av den som ordnar prov för grundläggande yrkeskompetens och av anordnarens verksamhet och uppgifter preciseras, och kraven motsvarar i stort sett de krav på tillförlitlig verksamhet, hemlighållande av känsliga uppgifter och iakttagande av god förvaltningssed som anges i lagen om förarexamensverksamhet. Bestämmelserna i den lagen ska tillämpas när tillförlitligheten utreds och vid omprövning och sökande av ändring.

Tillämpningen av de lägre ålderskraven för körkort förutsätter avlagt prov för yrkeskompetens, antingen enligt utbildningsalternativet på 280 timmar eller enligt provalternativet. Genom bestämmelsen i 5 § 2 mom. har det gjorts möjligt att med avvikelse från bestämmelserna i 1 mom. avlägga examen för körkort innan yrkeskompetensen har förvärvats, om personen deltar i en i 33 § 1 mom. i lagen om transportservice avsedd yrkesutbildning som varar en viss tid där den aktuella yrkeskompetensen förvärvas. Det föreslås i propositionen av 5 § 2 mom. i körkortslagen och 33 § 1 mom. i lagen om transportservice ska preciseras genom att den begränsning genom vilken en utbildning i snabbare tempo för grundläggande yrkeskompetens är utesluten ska strykas, varvid examen för körkort ska kunna avläggas och framförande av fordon med stöd av ett godkännandedokument ska bli tillåtet också då utbildningen för grundläggande yrkeskompetens genomgås i snabbare tempo. Detta anses motiverat t.ex. under tiden för utbildning på arbetsplatsen. Minimialdern för att få avlägga examen för körkort ska bestämmas i överensstämmelse med yrkeskompetensen enligt 5 § 1 mom. i körkortslagen. Det föreslås inte att kraven på körkort inom en yrkesutbildning ska slopas i fråga om dem som avlägger praktiska prov enligt provalternativet, eftersom de har möjlighet att avlägga körkort på det sätt som beskrivits ovan redan innan de kan avlägga en examen och nå yrkeskompetens, eftersom det genom en ändring av körkortslagstiftningen blir möjligt att få körkort för lättare fordon redan som 17-åring, varvid anordnandet av utbildning underlättas.

Kraven på de fordon som används vid utbildning för grundläggande yrkeskompetens och provet för grundläggande yrkeskompetens ska förenhetligas och ska också gälla den befintliga fordonsmaterielen hos anordnare av prov för grundläggande yrkeskompetens. Det föreslås också att den ändring i fråga om behörigheten för trafiklärare som ger förutbildning för moped som ingår i ikraftträdandebestämmelsen till lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) ska sättas i kraft så snart lagändringen har stadfäst.

#### *Yrkeskompetens inom sjöfarten*

Utifrån yttranden preciseras bestämmelserna om utbildningskraven för däcksmän och bemyndigandet att utfärda förordning om kompetenskraven. Utifrån de diskussioner som förts efter remissförfarandet föreslås det dessutom att tillämpningsområdet för lagen om läkarundersökning av fartygspersonal och lagen om fartygsapotek ska preciseras för att garantera en jämlik behandling också efter de ändringar som gjorts i behörighetskraven för fartygspersonal.

#### *Förberedelse och beredskap*

Motiveringen i fråga om beredskapsskyldigheten i vägtrafiken har kompletterats utifrån remissvaren bl.a. i fråga om störningar under normala förhållanden och innehållet i Transport- och kommunikationsverkets normgivningsbemyndigande. Den beredskapsskyldighet som föreslogs i fråga om beredskapsskyldigheten för företag som producerar transporttjänster inom social- och hälsovårdsområdet och den beställningsservice som ansluter sig till den ansågs

dock kräva fortsatt beredning och detta förslag måste överväga på nytt i ett senare sammanhang. Detta är befogat också av den anledningen att transportföretag som producerar tjänster för social- och hälsovårdssektorn kan vara underkastade krav på beredskap också från beställarens sida. Syftet med denna proposition är att föreskriva om den allmänna beredskapsskyldigheten för de viktigaste innehavarna av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd för transporter på väg så att tillämpningen av bestämmelserna avgränsas till stora aktörer och enbart bygger på fordonsmaterielens storlek.

#### *Ändringar som gäller taxiverksamhet*

De ändringar som gäller provet för taxiförare och giltighetstiden för körtillståndet för taxiförare har beretts utifrån remissvaren och annan respons på beredningen. Provet i lokalkännedom ansågs inte tjäna sitt syfte och därför ge upphov till onödiga kostnader och administration. Den ändring som gäller giltighetstiden för körtillståndet har gjorts för att förtydliga ordalydelsen i lagen.

### **5.3 Propositionens förhållande till Ålands självstyrelse**

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och vägtrafik. Bestämmelser som gäller yrkeskompetensen hos förarna i vägtrafik hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland hör handelssjöfarten till rikets lagstiftningsbehörighet. Besättningsars behörigheter hör därför till rikets lagstiftningsbehörighet.

### **5.4 Samband med andra propositioner**

I riksdagen behandlas för närvarande regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem (RP 61/2018 rd) och en kompletterande proposition till den (RP 104/2018 rd), i vilken det föreslås nya bestämmelser i lagen om transportservice. Riksdagens godkännande av propositionerna påverkar bl.a. numreringen av paragraferna. Genom den ämbetsverksreform som föreslås i propositionen samlas vissa funktioner som nu finns vid Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och Trafikverket till det nya Transport- och kommunikationsverket, och de uppgifter och funktioner som kvarstår vid Trafikverket överförs till det nya Trafikledsverket. Därför har ämbetsverkens namn i denna proposition angetts i enlighet med de nya namn som ska gälla från och med den 1 januari 2019.

Genom propositionen ändras också hänvisningarna till lagen om transportservice i järnvägslagen (304/2011) och i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015). Regeringen har dock lämnat en proposition med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice (RP 105/2018 rd) till riksdagen, och genom den upphävs de två lagar som nämns ovan.

#### *Beredskap*

Regeringens proposition till lag om spårtrafik (RP 105/2018 rd) som är under beredning innehåller också ändringsförslag till lagen om transportservice. I propositionen föreslås det ändringar i paragraferna om beredskap inom järnvägstrafiken och spårtrafiken i lagen om transportservice (II avd., 5 kap. 6 § och 6 kap. 8 §) samt i paragrafen om upphandlingsförfaranden (III avd. 3 kap. 1 §). Båda föreslås få ett nytt moment som verkställigheten av EU:s fjärde järnvägspaket kräver. Dessutom föreslås jämförbara preciserande ändringar i den formulering av beredskapsparagrafen i lagen om spårtrafik som föreslås i denna regeringsproposition i lagen om transportservice och i luftfartslagen.

**RP 157/2018 rd**

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Lagen om ändring av lagen om transportservice

I avdelningen 1 kap: Allmänna bestämmelser

**1 §.** *Lagens tillämpningsområde.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillämpningsområde).

**2 §.** *Allmänna definitioner.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Definitioner).

II avdelningen 1 kap.: Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

**3 §.** *Transport av personer och gods på väg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 1 §).

**4 §.** *Taxitrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 2 §). Numreringen av lagen ändras till löpande numring så att den sista paragrafens nummer är 271. Avdelningarna och kapitlen i lagen kvarstår som tidigare, men den avd. II A som fogats till lagen genom lag 579/2018 blir avd. III, vilket leder till att numreringen av de avdelningar som följer efter det ändras på motsvarande sätt. I fortsättningen hänvisas dock till paragraferna endast med paragrafnummer. Avdelningarna och kapitlen tjänar således i fortsättningen endast som hjälpmedel för att man ska få en uppfattning om lagens systematik. På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 3 § enligt den löpande numreringen.

**5 §.** *Beviljande av persontrafikillstånd och godstrafikillstånd.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 6 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 8 § enligt den löpande numreringen.

**6 §.** *Beviljande av taxitrafikillstånd.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 6 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. 2 punkt till en hänvisning till 8 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till IV avd. 1 kap. 2 § som ingår i momentets 3 punkt till en hänvisning till 242 § enligt den löpande numreringen. Den hänvisning till 7 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. 1 punkt ändras till en hänvisning till 9 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. som ingår i paragrafens 2 mom. 2 punkt till en hänvisning till 242 § 2 mom. enligt den löpande numreringen. Hänvisningarna till 6 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. ändras till hänvisningar till 8 § enligt den löpande numreringen.

**7 §.** *Trafikansvarig inom tillståndspliktig vägtrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Trafikansvarig). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 5 §).

**8 §.** *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Gott anseende hos fysiska personer). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 6 §).

**9 §.** *Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Gott anseende hos juridiska personer). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 7 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 6 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. 2 punkt till en hänvisning till 8 § enligt den löpande numreringen och hänvisning till 6 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i 2 mom. till en hänvisning till 8 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**10 §.** *Taxi-, person- och godstrafiktillståndets giltighet.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillståndets giltighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 8 §).

**11 §.** *Ändring och förnyande av taxi-, person- och godstrafiktillstånd.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Ändring och förnyande av tillstånd). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 9 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 3-7 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 5-9 § enligt den löpande numreringen.

**12 §.** *Dödsbons rätt att fortsätta den tillståndspliktiga vägtrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Dödsbons rätt att fortsätta trafiken). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 10 §).

**13 §.** *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Riskföretag). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 11 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 6 § 1 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 och 2 mom. till hänvisningar till 8 § 1 mom. enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 7 § 1 mom. i detta kapitel till en hänvisning till 9 § 1 mom. enligt den löpande numreringen.

**14 §.** *Utredningsskyldighet för beställare av godstransport.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 12 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § 3 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till 3 § 3 mom. enligt den löpande numreringen.

**15 §.** *Utrednings- och anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 13 §).

**16 §.** *Registreringsskyldighet inom godstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Registreringsskyldighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II

avd. 1 kap. 14 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § 3 mom. i detta kapitel till en hänvisning till 3 § 3 mom. enligt den löpande numreringen.

**17 §. Fordon som används i trafik.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 1 kap. 15 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 14 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 16 § enligt den löpande numreringen samt hänvisningen till V avd. 1 kap. 1 § till en hänvisning till 216 § enligt den löpande numreringen.

I paragrafens 1 mom. ska även i fortsättningen föreskrivas om skyldigheten för tjänsteleverantörer att se till att de fordon som används i trafik är införda i det trafik- och transportregister som förs av Trafiksäkerhetsverket och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål. Momentets språkdräkt ändras så att i stället för alla fordon ska skyldigheten gälla motorfordon. Märkning av släpvagnar för tillståndspliktig användning skulle närmast medföra extra administrativ börda, och skulle inte vara till någon nytta för tillsynen, eftersom den information om kombinationens användningsändamål som behövs för tillsynen redan framgår av dragfordonets registeruppgifter. Skyldigheten skulle också försvåra verksamhet som avser uthyrning av släpvagnar samt användning av utländska släpvagnar i internationell trafik.

**18 §. Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd.** Paragrafen är ny. Paragrafen reglerar beredskap för undantagsförhållanden och störningar i vägtrafiken. Det gäller en ny skyldighet för dem som bedriver tillståndspliktig person- och godstrafik på väg, och som har minst 15 bussar eller fordon eller fordonskombinationer i trafik vilkas högsta tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilogram. Den nya beredskapsskyldigheten inom landsvägs- trafik gälls tillräckligt omfattande, men på ett ändamålsenligt sätt avgränsad skara aktörer, i enlighet med vad som beskrivs i avsnitt 3.2.3 och 3.3.4.

I paragrafen anges en skyldighet för aktören att bereda sig på undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden och sörja för att verksamheten fortsätter så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. Denna del av skyldigheten överensstämmer också med den beredskapsskyldighet som aktörerna inom järnvägs- och spårtrafik har.

Aktören åläggs att bedöma riskerna som äventyrar verksamhetens kontinuitet och delta i beredskapsplanering på det sätt verksamheten kräver. Första skedet av riskhanteringsprocessen är att identifiera hoten mot driftssäkerheten och det andra är att bedöma de risker som de ger upphov till. Det innebär en bedömning av hurdana följder varje identifierad hot kan orsaka och hur sannolikt det är att risken som hotet orsakar förverkligas. Då kan organisationens riskhanteringsarbete riktas effektivt och på så sätt förebygga olika situationer som kan ge upphov till betydande störningar i verksamheten eller att affärsverksamheten avbryts. Riskbedömningen kräver som utgångsvärde företagets egna verksamhetsbeskrivning och identifiering av åtgärder som är kritiska med tanke på affärsverksamheten med ömsesidiga kopplingar och viktighetsordning med beaktande av organisationens risktolerans och verksamhetsmiljöns förhållanden, såsom säkerhetsläget.

Beredskapsplanering kan utöver kontinuitet i aktörens egna verksamhet också innebära att aktören säkerställer kontinuiteten i tjänsterna som kunderna tillhandahålls och förhandsplanering som hör till det. För beredskapsplanens del är målet att den leder och gynnar aktörens dagliga verksamhet. Beredskapsplanen kan innehålla till exempel följande sakkomplex: beskrivning av verksamheten under normala förhållanden, undantagsförhållandens inverkan på verksam-

heten, ansvar för och organisation av beredskap och beredskapsplanering, hot och risker mot driftssäkerheten och åtgärder för att hantera riskerna. När servicekedjorna inom transportlogistik förlängs utnyttjas även utkontraktering och underleverantörer i landsvägstrafiken. En beredskapsskyldig aktör som bedriver vägtrafik bör också beakta betydelsen av utkontrakteringar och användande av underleverantörer i beredskapsplaneringen. I beredskapsplaneringen ska man även beakta annan samverkan med intressentgrupper, underleverantörer och partner.

Aktörerna åläggs således närmast beredskapsplanering som gynnar dem själva. Verksamhetsutövarna kan själva bäst bedöma riskerna i sin verksamhet och därmed rikta beredskapsplanering som främjar verksamhetens kontinuitet till den kritiska delen av den. Skyldigheten är relativt lätt och ger inte upphov till oskäliga kostnader för aktörerna eller Transport- och kommunikationsverket som fungerar som tillsynsmyndighet, och som enligt paragrafen om allmän rätt att få information i lagen om transportservice vid behov ska få information om aktörernas beredskapsplanering.

Beredskapsskyldigheten ska i princip inte gälla taxitrafiken. Det är bäst att bedöma dennas ställning på trafiksystemets beredskapsområde först i ett senare skede när taxitrafikbranschen har stadgats i sina nya former efter att de betydande ändringarna i regleringen av den har trätt i kraft.

Enligt 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare bestämmelser om beredskapsplanen som avses i 1 mom. för att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet. I bestämmelserna kan även företagens storlek beaktas, så att det är lättare att optimera beredskapsplaneringen. Genom ett normgivningsbemyndigande säkerställs det att skyldigheten verkställs på ett enhetligt sätt och aktörerna erbjuds tekniska anvisningar som stöd för sin beredskapsplanering. Ett normgivningsbemyndigande på ämbetsverksnivå behövs särskilt för den nya bestämmelsen om beredskap som omfattar talrika aktörer inom vägtrafiken. En effektiv verkställighet av den kräver att det ges tekniska normer som preciserar beredskapsplaneringen. Det föreslås att en reglering som gäller reglering på lägre nivå förenhetligas på föreskriftsnivå även i de övriga paragraferna om beredskap i lagen.

II avdelningen 2 kap: Internationella vägtransporter

**19 §.** *Definitioner av internationell vägtransport.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 2 kap. 1 §).

**20 §.** *Beviljande av vägtransporttillstånd för transporter i Finland.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beviljande av transporttillstånd för transporter i Finland). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 2 kap. 2 §).

**21 §.** *Beviljande av vägtransporttillstånd för utrikestransporter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beviljande av transporttillstånd för utrikestransporter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 2 kap. 3 §).

**22 §.** *Återlämnande av internationellt vägtransporttillstånd.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Återlämnande av transporttillstånd). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 2 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafen till en hänvisning till 20 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 3 § i detta kapitel till en hänvisning till 21 §.



**23 §. Rättigheter vid internationella kombinerade vägtransporter.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Rättigheter vid internationella kombinerade transporter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 2 kap. 5 §).

**24 §. Villkor för utförande av internationella kombinerade vägtransporter.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Villkor för utförande av internationella kombinerade transporter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 2 kap. 6 §).

II avdelningen 3 kap.: Krav på förare i vägtrafik

**25 §. Krav på taxiförare.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 1 kap. 2 § som ingår i paragrafens 2 mom. 3 punkt till en hänvisning till 151 § enligt den löpande numreringen.

I 2 mom. 3 punkten föreskrivs om innehållet i provet för taxiförare. I punkten stryks hänvisningen till lokalkännedom. Det föreslås alltså att förarens lokalkännedom inte längre ska mätas i provet för taxiförare. En taxiföretagare har dock enligt 151 § fortfarande skyldighet att sörja för att föraren har tillräcklig yrkeskompetens även vad gäller lokalkännedom. En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer för att föraren bl.a. kan välja den väg som är mest ändamålsenlig för kunden.

**26 §. Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 1 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till hänvisningar till 25 § enligt den löpande numreringen.

Det föreslås att 1 mom. ändras och att det i slutet av momentet tas in en precisering som gäller giltighetstiden för körtillståndet för taxiförare. Ändringen gäller situationer där sökanden har ansökt om nytt körtillstånd i god tid och beslutet om det nya körtillståndet har fattats innan giltighetstiden för det gamla tillståndet löpt ut. Då räknas giltighetstiden för det nya körtillståndet från den dag då giltighetstiden för det tidigare körtillståndet upphör i stället för från den dag då det nya tillståndet beviljas.

**27 §. Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Krav på lastbils- och bussförare). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 3 §).

Det föreslås att paragrafens 3 mom. blir en ny 28 § och att paragrafens 1 mom. delas i 1 och 3 mom. för att skapa klarhet i tillämpningen. Enligt 3 mom. tillämpas bestämmelserna om yrkeskompetens enligt det nuvarande 1 mom. även på andra fordon om körkort för lastbil eller buss krävs för att köra dem. Enligt momentet kan det vara frågan om traktorer eller andra fordon eller fordonskombinationer och kraven kan fastställas enligt nationella krav eller EU:s krav. Krav på körkort för traktor regleras inte i EU:s lagstiftning och därför är kraven på körkort för traktor nationella. Körtillstånd för lastbil krävs nationellt för att framföra traktor om dess totalmassa överstiger 3 500 kilogram och den konstruktiva hastigheten överstiger 60 kilometer i timmen. Enligt EU:s lagstiftning är kravet körkort för lastbil om en personbils totalmassa överstiger 3 500 kilogram, för med körkort för kategori B får man endast köra fordon med en

totalmassa på högst 3 500 kilogram. En sådan kombination av en bil i kategori B och en släpvagn når enligt EU:s lagstiftning kategori C1E där körkort för lastbilsdragna fordonskombinationer krävs om släpvagnens totalmassa överstiger 3 500 kilogram och hela kombinationens totalmassa utgör högst 12 000 kilogram. I alla fall får en personbil ha rum för högst åtta passagerare utöver föraren. Om ett fordon utöver föraren har rum för fler än åtta personer krävs körkort för buss för att framföra det. När en lastbil framförs privat utan kommersiellt syfte krävs ingen yrkeskompetens medan strängare krav gäller vid framförandet av buss i enlighet med 28 § 7 punkten.

**28 §.** *Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare.* Paragrafen är ny. Bestämmelserna om undantag från kraven på yrkeskompetens överförs oförändrade från 27 § 3 mom. (tidigare II avd. 3 kap. 3 §).

**29 §.** *Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 4 §).

I paragrafens 1 mom. ingår alternativa sätt att uppnå grundläggande yrkeskompetens. Vid sidan av det nuvarande kravet på utbildning tas enligt förslaget också ett förfarande med provalalternativ i bruk enligt direktivet som mäter praktik och teori. Utöver den grundläggande utbildningen för yrkeskompetens där teoriprov ingår kan man uppnå kompetensen genom att avlägga prov för grundläggande yrkeskompetens. Provet för grundläggande yrkeskompetens motsvarar 280 timmar utbildning för grundläggande yrkeskompetens genom att lägre ålderskrav kan tillämpas på den som genomgår utbildningen för yrkeskompetens. Tillämpningen av de lägre ålderskraven förutsätter emellertid avlagd yrkeskompetens, om inte den som ska avlägga körkortsexamen deltar i yrkesutbildning som varar en viss tid, och som uppfyller kraven i direktivet, i samband med vilken yrkeskompetensen avläggs genom utbildningsalternativet som omfattar 280 timmar eller genom provalalternativet. Om det är fråga om att en person som ännu inte har fyllt 21 år ska avlägga körkort för bussförare, innefattar utbildningskravet dessutom yrkesinriktad grundexamen för bussförare. Kravet ingår i 5 § 1 mom. i körkortslagen. Deltagande i yrkesutbildning som varar en viss tid är också en förutsättning för att det innan yrkeskompetens erhållits ska utfärdas ett godkännandedokument för transporter som utförs under utbildningen. Om det inte är fråga om tillämpning av de lägre ålderskraven, kan yrkesutbildningen även inbegripa utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo som omfattar 140 timmar. I paragrafens 1 mom. tas det in en bestämmelse om hävdvunna rättigheter som baserar sig på körkort som utfärdats innan kraven på yrkeskompetens infördes. Då krävs det inte att föraren ska avlägga grundläggande yrkeskompetens i fråga om den transportform som motsvarar körkortet. Ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om hävdvunna rättigheter ingår i 5 mom.

I 2 mom. beaktas möjligheten att använda alternativa modeller för genomförandet. I båda fallen är det fråga om samma kompetens och de läroämnena som räknas upp i direktivet utgör också i provalalternativet grunden för kunskandet. Innehållet i och målet för yrkeskompetensen motsvarar nuvarande lagstiftning i sak. I momentet tas det in en bestämmelse om kompetens som kan räknas till godo vid avläggande av grundläggande yrkeskompetens enligt artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare. Ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser ingår i 5 mom.

I 3 mom. föreslås det att hänvisningen till EU-förordningen ska ändras. Den utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder som avses i EU-förordningen lämpar sig i överensstämmelse med förordningens motiveringar att genomföras i samband med yrkeskompetensen. Andra genomförandesätt som nämns är instruktioner. I samband med provalalternativet kan ut-

bildningen lämpligen genomförs i samband med teoriprovet i form av frågor som gäller sådant som nämns i bilagan till förordningen. Det finns inte heller några hinder för att genomföra utbildningen i samband med det praktiska provet. Utbildningen eller ett prov enligt provalternativet måste innefatta bemötandet av olika passagerare vars funktionshinder kan vara synliga eller icke-synliga eller vars rörlighet kan vara nedsatt och deras behov av assistans samt öka medvetenheten om dessa passagerares rättigheter att använda olika slag av rörlighetsutrustning. Genom ett bemyndigande som tas in i paragrafens 5 mom. kan det på förordningsnivå utfärdas närmare bestämmelser om genomförandet.

I 4 mom. preciseras avläggandet av den aktuella grundläggande yrkeskompetensen, eftersom det föreskrivs separat om på vilka platser fortbildningen kan förvärfvas. Bestämmelsen ändras inte i sak.

Paragrafens 5 mom. justeras som följd av att de alternativa modellerna tas i bruk. I momentet innefattas även ett bemyndigande för statsrådet att genom förordning utfärda bestämmelser om beaktande av de uppnådda rättigheter som avses i artikel 4 i yrkeskompetensdirektivet. Det krävs inte att grundläggande yrkeskompetens avläggs om en person har haft ett körkort för tunga fordon som motsvarar den aktuella transportformen när bestämmelsen om yrkeskompetens träder i kraft. Förordningen behöver innefatta de bestämmelser som ingick i övergångsbestämmelserna i lagen om yrkeskompetens. Regleringen behövs fortfarande eftersom det kan vara fråga till exempel om en person som hittills inte har utfört transporter som förutsätter yrkeskompetens. Giltig yrkeskompetens kräver då att fortbildning genomgås, eftersom kraven på fortbildning också gäller dessa förare. Yrkeskompetensen ska i enlighet med 1 mom. genomföras antingen enligt utbildnings- eller provalternativet och delprestationer räknas inte till godo mellan dem. Till exempel den som börjar enligt utbildningsalternativet kan byta till provalternativet genom att avlägga provet för grundläggande yrkeskompetens enligt kraven för den. Den som börjat enligt provalternativet kan inte få eventuella delprestationer till godo, utan utbildningen för grundläggande yrkeskompetens med de prov hör till ska avläggas enligt kraven för den.

**30 §. Minimiålder för lastbils- och bussförare.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 5 §).

Paragrafens 5 mom. förenas med 4 mom. som enligt förslaget ska innehålla lägre nationellt tillämpliga ålderskrav för framförande av bussar än 21 års ålder. Det är inte fråga om ålderskrav för körkort, som det bestäms om i körkortslagen, utan begränsning av körningar enligt åldern. Bestämmelsen ändras inte i sak. I enlighet med direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik kan ålderskravet för körkort sänkas till 21 år endast genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens som omfattar 280 timmar eller genom ett prov för grundläggande yrkeskompetens. Om ålderskravet ännu sänks under den harmoniserade minimiåldern på 21 år, vilket det finns möjlighet till på nationell nivå, ska kravet fortsättningsvis vara utbildning för yrkesinriktad grundexamen för bussförare, som omfattar avläggande av ovannämnda grundläggande yrkeskompetens, liksom enligt 5 § 1 mom. i körkortslagen.

**31 §. Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom utbildning och avläggande av prov.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utbildning för grundläggande yrkeskompetens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 6 §).

Paragrafen innehåller bestämmelser om utbildningsalternativet. I paragrafens 1 mom. ingår bestämmelser om längden på utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och också om möjligheten att genomföra den i snabbare tempo. I sak är bestämmelserna de samma som tidi-

gare. På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 5 § 2 mom. som ingår i paragrafens 2 och 3 mom. till hänvisningar till 29 § 2 mom.

I 2 mom. ingår bestämmelser om att utvidga yrkeskompetensen till andra transportformer. Möjligheten att tillämpa lägre timantal gäller personer som avlagt grundläggande yrkeskompetens tidigare enligt de lagstadgade krav som gällde då. De gemensamma delar som slutförts tidigare räknas till godo och kunnandet kompletteras endast med de läroämnena som gäller den nya transportformen. I sak är bestämmelserna de samma som tidigare.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om kraven på teoriprovet som ingår i utbildningen och verkställandet av det samt om utfärdandet av betyg. När yrkeskompetensen utvidgas med en annan transportform avläggs endast den andel av teoriprovet som gäller den transportformen. I sak är bestämmelserna de samma som tidigare.

I 4 mom. ingår en bestämmelse om att denna lag ska iakttas i utbildningen. Grunden för undervisningen är en förteckning över läroämnena enligt 29 § 2 mom. och målen med den och bestämmelserna i denna lag. I momentet ingår även en bestämmelse om hur körundervisningen ska verkställas om den som avlägger examen för yrkeskompetens saknar kör rätt för det fordon som framförs. I sak är bestämmelserna de samma som tidigare.

I 5 mom. ingår bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser. I momentet preciseras bemyndigandena så att de också gäller provet som ingår i utbildningen och verkställandet av det. I sak motsvarar bestämmelserna de som gäller nu.

**32 §.** *Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare genom avläggande av prov.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Provt för grundläggande yrkeskompetens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice är bestämmelsen placerad så att den motsvarar den tidigare II avd. 3 kap. 7 §, men till innehållet är bestämmelsen helt ändrad.

Paragrafen gäller avläggande av prov för grundläggande yrkeskompetens enligt provalalternativet som enligt förslaget nu ska tas i bruk. Den grundläggande yrkeskompetens som nås genom provet för grundläggande yrkeskompetens motsvarar till resultatet den yrkeskompetens som nås på 280 timmar via utbildning och gör det möjligt att uppfylla kraven för körkort för de tyngsta fordonen som fås genom yrkesutbildning med avvikelse från kraven på minimialder för körkortet. I 1 mom. ingår bestämmelser om strukturen på provet för yrkeskompetens. Vad gäller kraven för teoriprovet hänvisas det till kraven i yrkeskompetensdirektivet. I direktivets bilaga krävs ett teoretiskt prov som ska bestå av två delar och minimilängden ska vara fyra timmar. Den ena delen ska enligt kravet bestå av flervalsfrågor eller frågor med direkta svar, alternativt en kombination av dessa två typer och den andra av fallstudier.

Paragrafens 2 mom. gäller det praktiska provet som också ska bestå av två delar. I det utförs ett körprov och en del som särskilt gäller de punkter som finns i förteckningen över ämnen. Punkterna omfattar specificerat enligt transportform lastning som uppfyller säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet, säkerställande av passagerarnas säkerhet och bekvämlighet, förebyggande av brottslighet och människosmuggling samt förebyggande av fysiska risker och bedömning av krissituationer. Minimilängden på delen fastställs i direktivet till 30 minuter. I momentet ingår också bestämmelser om körprovet och hur det ska genomföras. Körprovets huvudsakliga innehåll är att bedöma rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelserna i ämnesförteckningen i situationer som en förare riskerar att råka ut för. Av minimilängden 90 minuter på körprovet kan högst 30 minuter ersättas med en del som utförs i simulator eller utanför trafik med syftet att särskilt bedöma körning i svåra förhållanden.

I 3 mom. ingår bestämmelser om utvidgande av yrkeskompetensen till andra transportformer. Det praktiska provet avläggs i sin helhet och består till innehållet av den transportform som ska avläggas. I teoriprovet avläggs endast de delar som gäller den transportformen. I direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik finns det bestämmelser om utvidgande av yrkeskompetensen till andra transportformer, men direktivet innehåller inga undantag från det krav som gäller det teoretiska provets omfattning, även om provet endast omfattar delar som gäller den transportform som ska avläggas.

I 4 mom. regleras det hur intyg ges. Praxis för intyg ska motsvara praxis i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. Man kan ge ett separat intyg över resultatet eller göra en anteckning om det i betyget över avlagd yrkesexamen.

Paragrafens 5 mom. innehåller en bestämmelse om det fordon som ska användas i det praktiska provet. I fråga om utbildningsalternativet föreskrivs det endast om körundervisningen och hur den ska genomföras, eftersom utbildningen avslutas med ett teoriprov. Till skillnad från körundervisningen inom utbildningsalternativet ska den som framför ett fordon i det praktiska provet inom provet för grundläggande yrkeskompetens ha kör rätt för fordonet, eftersom det varken är fråga om examen för att få körkort eller en undervisningssituation, utan påvisande av att personen har förutsättningar att arbeta som förare. Före det har personen i samband med avläggandet av körkortet visat sin förmåga att framföra fordonet. De som deltar i yrkesutbildning som varar en viss tid, som uppfyller kraven, har möjlighet att avlägga examen för körkort innan yrkeskompetensen förvärvats och få ett godkännandedokument för körningar i samband med utbildning på arbetsplatsen. Om personen inte har kör rätt för det fordon som han eller hon framför, ska även på körundervisning enligt provalalternativet tillämpas samma bestämmelser som på körundervisning enligt utbildningsmodellen. De som har avlagt utbildningen för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo inom Försvarsmakten har körkort i kategori C1, och detta körkort kan också användas i praktik inom arbetslivet. Även inom provalalternativet är det möjligt att avlägga körkort i lägre ålder innan grundläggande yrkeskompetens uppnåtts på samma sätt som för närvarande inom utbildningsalternativet som omfattar 280 timmar. Förutsättningen är att personen deltar i yrkesutbildning som uppfyller kraven i 33 § 1 mom., i samband med vilken grundläggande yrkeskompetens avläggs med prov i enlighet med provalalternativet.

Paragrafens 6 mom. innehåller en bestämmelse om bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om provet för grundläggande yrkeskompetens och hur det ska genomföras samt om anmälan till provet. Utgångspunkten är att provet för grundläggande yrkeskompetens bildar en helhet och att personen anmäler sig för att avlägga det prov som avses i denna paragraf.

**33 §.** *Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare i samband med yrkesutbildning.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Undantag vid förvärvande av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 8 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 6 § 4 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. 2 punkt till en hänvisning till 30 § 4 mom. enligt den löpande numreringen.

I paragrafens 1 mom. regleras kraven på yrkesutbildningen, och i samband med den kan proven för yrkeskompetensen avläggas stegvis. Bestämmelsen gäller både teoriprovet som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens som omfattar 140 och 280 timmar och provet för grundläggande yrkeskompetens. Bestämmelsen möjliggör utfärdande av ett i 2 mom. avsett godkännandedokument och användning av dokumentet under perioder med utbildning på arbetsplatsen. Med undantag för provet för grundläggande yrkeskompetens som föreslås är bestämmelserna oförändrade.

I 2 *mom.* ingår bestämmelser om framförande av fordon under yrkesutbildningen. Bestämmelsen om uppfyllande av minimiålder i 2 punkten i momentet preciseras så att den gäller de ålderskrav som avses i 30 § 4 *mom.* för att få framföra buss. Det är motiverat att tillämpa dem även under utbildningen innan den grundläggande yrkeskompetensen och yrkesutbildningen för bussförare slutförs. I sak är bestämmelserna de samma som tidigare.

Paragrafens 3 *mom.* innehåller bestämmelser om transporter som sker med godkännandedokument och som i sak är oförändrade.

I paragrafens 4 *mom.* tas det in en bestämmelse om genomförande av utbildningen för yrkeskompetens genom en examensutbildning som avses i lagen om yrkesutbildning.

**34 §. Fortbildning för lastbils- och bussförare.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Fortbildning). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 9 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice och de ändringar som gjorts i detta kapitel ändras den hänvisning till 5 § 5 *mom.* i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 *mom.* till en hänvisning till 29 § 1 *mom.* enligt den löpande numreringen.

Bestämmelserna om fortbildningskrav i 1 *mom.* preciseras som följd av att de alternativa modellerna tas i bruk. Momentet ska också innehålla en bestämmelse om uppnåendet av yrkeskompetens för de i 29 § 1 *mom.* avsedda förare som på grundval av de hävdvunna rättigheterna inte behöver avlägga grundläggande yrkeskompetens. Bestämmelsen motsvarar i sak nuvarande lagstiftning. När grundläggande yrkeskompetens utvidgas med andra transportformer börjar en ny yrkeskompetensperiod den dag intyget utfärdats. Eftersom fortbildning krävs endast en gång på fem år oberoende av antalet grundläggande yrkeskompetenser nollas det tidigare fortbildningskravet när yrkeskompetensen utvidgas till en annan transportform. För enhetlighetens skull ska utbildningen fortfarande följa det utbildningsprogram som Transport- och kommunikationsverket fastställt även i annan utbildning än i de utbildningscentrum som verket godkänner.

**35 §. Utbildningscentrum för lastbils- och bussförare.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utbildningscentrum). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 10 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 16 § som ingår i paragrafens 2 *mom.* till en hänvisning till 193 § enligt den löpande numreringen.

På grund av de ändringar som föreslås för behörigheten att godkänna utbildningscentrum ändras 1 *mom.* I 2 *mom.* ingår bestämmelser om de utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänner vilket motsvarar nuvarande bestämmelser. I momentet anvisas huvudstaben den behörighet att godkänna enheter inom Försvarsmakten som ger förarutbildning som utbildningscentrum och som i nuläget godkänns av Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket). Det ska fortfarande vara Transport- och kommunikationsverkets uppgift att godkänna övriga utbildningscentrum på nuvarande villkor. Momentet ska även innehålla verkets behörighet att godkänna aktörer som enbart ordnar fortbildning. Med undantag för huvudstabens uppgifter och uppgifter som hör till provet för grundläggande yrkeskompetens motsvarar regleringen nuvarande lagstiftning och myndigheternas behörigheter. Paragrafens 3 *mom.* innehåller en bestämmelse om att det ska informeras om ändringar som sker i de uppgifter som ska uppges för godkännandet. Bestämmelsen motsvarar gällande lagstiftning men preciseras så att den godkännande myndigheten närmare får fastställa de ändringar som kravet på information ska gälla. I övrigt är bestämmelserna i 3 och 4 *mom.* oförändrade.

**36 §.** *Undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen för lastbils- och bussförare.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 11 §).

Bestämmelserna om provbedömarna avskiljs från paragrafen eftersom dessa uppgifter endast kan gälla yrkesutbildning enligt det som fastställts i 35 § samt Försvarsmaktens verksamhet. I utbildningscentrum som avses i 35 § 2 mom. och som Transport- och kommunikationsverket godkänner tas prov emot av en aktör som är fristående i förhållande till utbildningscentrumet. För Försvarsmaktens del får mottagningen av prov ordnas i samband med utbildningen. Bestämmelserna om provbedömare föreslås vara samlade i en separat paragraf. I övrigt föreslås inga ändringar i bestämmelserna.

**37 §.** *Bedömare av prov för lastbils- och bussförares yrkeskompetens.* Paragrafen är ny. Paragrafens 1 mom. innehåller krav på ordnandet av prov. Den som ordnar prov ska vara tillförlitlig och solvent och ha tillräckliga kunskaper och förutsättningar för att ta emot prov. När kunnande och förutsättningar bedöms beaktas provets omfattning. Yrkeskunskapen och förutsättningarna bestäms via kraven på personalens yrkesskicklighet. Den som ordnar prov ska ha en föreståndare som ansvarar för proven och vars uppgifter fastställs i momentet. Denna förutsätts faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget för att styra, övervaka och utveckla provverksamheten. Speciellt i fråga om provet för grundläggande yrkeskompetens accentueras provbedömarnas behörighetsvillkor samt kraven på fordon och övriga redskap eller utrustning som behövs i provet. Den som ordnar prov ska ha de fordon som behövs vid examination, och i fråga om dessa fordon gäller samma krav som enligt 36 § 4 mom. gäller de fordon som används för körundervisning. I synnerhet i utbildning enligt 4 mom. är det motiverat att kraven är enhetliga. Det praktiska provet som ska genomföras kan till exempel innehålla lastning, lossning, surring av last, användning av presenning, beaktande av passagerarnas säkerhet eller vissa passagerares särskilda behov och i samband med det bör de lokaler, de fordon, de redskap och den utrustning som behövs beaktas. Om simulator används vid prov ska det finnas tillgång till en sådan. Övriga ekonomiska förutsättningar och kravet på solvens gäller, beroende på det sätt som proven ordnas på, i synnerhet aktörer som Transport- och kommunikationsverket enligt sin behörighet ska godkänna. Den som ordnar prov får inte ha betydande ekonomiska svårigheter i förhållande till verksamhetens omfattning, vilket i praktiken kräver kontroll av ekonomin och ett beteende som är fritt från betalningsstörningar. Transport- och kommunikationsverket följer motsvarande förfaringssätt när det godkänner utbildningscentrum. Godkännandet ska vara tidsbestämt. De som ordnar prov och godkännandet av dem enligt kraven i denna paragraf regleras i 3 mom. i paragrafen.

Paragrafens 2 mom. innehåller krav på provbedömarna. Det krävs att den som bedömer prov ska vara tillförlitlig och insatt i bedömning och i grunderna för de prov som ska bedömas eftersom man i provet jämför den grundläggande yrkeskompetensen hos den som avlägger provet med kraven för provet eller med ett bestämt kunnande i grunderna för det. Bedömarens kompetens kan grunda sig på utbildning eller på praktisk erfarenhet. Till exempel en provbedömare enligt den nya lagstiftningen om yrkesutbildning eller en examensmästare för bedömning av fristående examen enligt de tidigare bestämmelserna kan vara lämplig behörighet för bedömning av provet för grundläggande yrkeskompetens. Provet för grundläggande yrkeskompetens skiljer sig från teoriprovet som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens genom att bedömningen av kunnandet också kräver bedömning av praktiska kunskaper. Det gäller bedömning av både körning och färdigheter som hör till yrkeskunskapen och det krävs att provbedömarna har kompetens att bedöma kunskaperna i dem båda. Behörigheten kan också uppnås till exempel genom att sätta sig in i ämnesområdena i yrkeskompetensdirektivet för vägtrafik, till exempel genom erfarenhet i två år. Alla som tar emot prov ska enligt

kraven vara insatta i författningarna och bestämmelserna för transportbranschen. Undervisning för körkort för tunga fordon ges i den yrkesinriktade förarutbildningen. Behärskandet av den yrkesskicklighet som fastställs i examensgrunderna visas i yrkesprov genom att den studerande utför praktiska arbetsuppgifter i verkliga arbetsituationer i arbetslivet. I yrkesproven svarar lärarna och en representant för arbetslivet i samråd för bedömningen. Provbedömaren ska ha tillräcklig yrkesskicklighet i och kunskap om den examen som ska avläggas och speciellt om den examensdel som ska bedömas, om den gemensamma examensdelens delområden eller den förberedande utbildningen samt vara tillräckligt insatt i bedömningen av och grunderna för den examen som ska avläggas eller i grunderna för den förberedande utbildningen. Den som ordnar prov ansvarar för att provbedömaren har den behörighet som krävs. En lärare som ger körundervisning för tunga fordon i yrkesinriktad utbildning kan till exempel anses ha den kompetens som krävs av en provbedömare. Också förarexamensmottagare har den kompetens som behövs för bedömning men eftersom det också är fråga om yrkeskunskap ska den delen av deras kompetens bestyrkas. Samma sak gäller verksamheten i Försvarsmakten. Bestämmelserna om jäv i förvaltningslagen tillämpas på provbedömarna, och en bestämmelse om detta ingår i 5 mom. Den föreståndare som har ansvar för ett prov ska ha de kunskaper som behövs för uppgiften. Kraven är till stor del de samma som för provbedömarna.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om hur man ansöker om att ordna prov och om den information som ska läggas fram i ansökan. Förfarandet gäller närmast provanordnare som ska godkännas av Transport- och kommunikationsverket, eftersom paragrafens 4 mom. innehåller bestämmelser om andra sätt att ordna prov. Enligt 4 mom. kan proven emellertid med avvikelse från bestämmelserna i 3 mom. ordnas inom ramen för yrkesinriktad utbildning eller i samband med Försvarsmaktens förarutbildning. Det förutsätts att den som ordnar prov är en juridisk person, varvid den sökandes solvens bedöms på basis av företagets kreditupplysningar och eventuella betalningsstörningar. Det kan även vara t.ex. en näringsidkare med FO-nummer. Om provet inte ordnas på det sätt som beskrivits i ansökan eller enligt godkännandet eller provet i övrigt inte ordnas på lämpligt sätt kan godkännandet i sista hand återtas om bristerna inte avhjälpas inom utsatt tid.

Paragrafens 5 mom. innehåller bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser om proven enligt paragrafen, hur de genomförs och ordnas och om uppgifterna och behörighetskraven för bedömarna och den föreståndare som ansvarar för proven. Genom förordningen regleras behörighetsvillkoren för föreståndaren som ansvarar för proven. För uppgiften krävs samma kompetens som för provbedömare. I momentet ingår också en bestämmelse om att bedömningen sker under tjänsteansvar. Dessutom innehåller momentet en bestämmelse om att utbildnings- och provverksamheten ska vara oberoende, men bestämmelsen gäller främst utbildningscentrum som godkänns av och lyder under Transport- och kommunikationsverket samt ordnande av prov för grundläggande yrkeskompetens. En person kan inte vara bedömare om han eller hon undervisar i ett utbildningscentrum som godkänts för utbildningen för yrkeskompetens. Att bestämmelsen följs kan övervakas med hjälp av de uppgifter om personalen som utbildningscentrumet och de som ordnar prov har. Undantag från detta utgörs av yrkesinriktad utbildning och Försvarsmaktens förarutbildning enligt 4 mom., där verksamheten kan samordnas med de yrkesutbildningsförfaranden som anges i lagen om yrkesutbildning och i fråga om Försvarsmaktens förarutbildning med de förfaranden som anges i den lagstiftning som gäller den.

**38 §. Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförares utbildning.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förvaring av dokument som gäller utbildningen). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 12 §).



Paragrafen utökas med ett 2 *mom.* som innehåller ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om förvaringen av dokument som gäller utbildningen. Man har försökt göra bestämmelsen i 1 *mom.* flexibel så att dokumenten ska finnas tillgängliga så länge ett dokument eller en anteckning som visar yrkeskompetens kan sökas. Syftet med bestämmelsen är även att tjäna tillsynen. Det krävs att man får fortbildning under den femårsperiod som föregår en ny yrkeskompetensperiod, så utbildningen kan utgående från den användas under fem eller sex år. Bestämmelsen har kritiserats för att den kan ålägga utbildarna onödiga skyldigheter att följa användningen av intyg över fortbildning i stället för att det skulle finnas en klar tidsfrist för förvaringen. Bestämmelsen om bemyndigande i 3 *mom.* gör det möjligt att fastställa en mer exakt förvaringstid genom förordning av statsrådet om det anses behövt.

I 2 *mom.* regleras förvaringen av dokument som gäller prov. Den som ordnar prov ska förvara alla prov som den har ordnat eller de dokument som gäller delar av prov. Möjligheten att avlägga provet i delar gäller endast prov som ordnas inom yrkesutbildning som uppfyller de i 33 § 1 *mom.* föreskrivna kraven. Bestämmelsen om bemyndigande i 3 *mom.* ger rätt att utfärda närmare bestämmelser även om förvaringstiderna för dokument som gäller prov.

**39 §. Påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Påvisande av yrkeskompetens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 13 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till V avd. 1 kap. 1 § som ingår i paragrafens 1 *mom.* till en hänvisning till 216 § enligt lagens löpande numrering, den hänvisning till 7 § 3 *mom.* i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 *mom.* till en hänvisning till 31 § 3 *mom.* enligt lagens löpande numrering, hänvisningen till 8 § 4 *mom.* i detta kapitel till en hänvisning till 32 § 4 *mom.* enligt lagens löpande numrering och hänvisningen till 10 § 2 *mom.* i detta kapitel till en hänvisning till 34 § 2 *mom.* enligt lagens löpande numrering samt den hänvisning till 5 § 1 *mom.* i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 *mom.* till en hänvisning till 29 § 1 *mom.* enligt lagens löpande numrering.

Paragrafens 2 *mom.* preciseras i fråga om anteckningar om yrkeskompetens. Yrkeskompetensen är i kraft i fem år från utfärdandet av intyget om den på samma sätt som från utfärdandet av intyg över genomgången fortbildning. Bestämmelsen preciseras även till den del den gäller fortsatt giltigt yrkeskompetens genom fortbildning då den berörda har en tidigare fastställd femårsperiod. Yrkeskompetensen antecknas fortsätta från dagen för den föregående anteckningen om yrkeskompetens om man ansöker om det inom en tidsfrist, som ska bestämmas närmare genom förordning, innan föregående giltighetstid upphör. Bestämmelser om ansökningsom anteckning ingår i 3 *mom.* Transport- och kommunikationsverket är i båda fallen behörig myndighet. I 4 *mom.* ingår bestämmelser om medförande av dokument och avbrytande av körningen.

Paragrafens 5 *mom.* ska innehålla ett bemyndigande om utfärdande av närmare bestämmelser om anteckning av tidsfrister. Genom förordning av statsrådet ska det regleras att förutsättningen för att tidsfristen ska fortsätta när den föregående upphör är att yrkeskompetensbeviset eller anteckningen i körkortet söks inom en tidsfrist på sex månader innan den föregående yrkeskompetensperioden upphör. Förfarandet motsvarar den praxis som även annars har tillämpats i tillståndsärenden. Detta hindrar inte att man genomgår fortbildningen tidigare under yrkeskompetensperioden som ska fortsätta, men de övriga villkoren för fortsättningen kan bedömas närmare början av den nya perioden. I praktiken föranleder förfarandet inga problem för den som avlägger yrkeskompetens eftersom utbildaren förmedlar uppgiften om utfärdandet av intyg över fortbildning till trafikregistret. Endast ansökan om fortsatt yrkeskompetens ska göras närmare början av den nya perioden. I annat fall börjar tidsfristen enligt direktivets krav dagen för dateringen av intyget. Enligt 34 § som gäller fortbildning kan denna ges i avsnitt. Enligt

bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning ska det regleras att om fortbildningen har avlagts i avsnitt och separata intyg har utfärdats för avsnitten räknas tidsfristen för utfärdandet av intyg först från dagen när det sista intyget har utfärdats. I sak motsvarar paragrafen gällande lagstiftning.

**40 §.** *Särskilda bestämmelser om påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Särskilda bestämmelser om påvisande av yrkeskompetens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 14 §).

Den hänvisning till 13 § som ingår i paragrafens 2 mom. korrigeras till en hänvisning till paragrafens 1 mom.

Bestämmelsen i 3 mom. preciseras i fråga om leveransen av yrkeskompetensbevis. Liksom för körkort ska postning vara det huvudsakliga leveranssättet. I övrigt är paragrafen oförändrad i sak.

**41 §.** *Erkännande av dokument som påvisar yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland.* Paragrafens svenska rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Erkännande av dokument över yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 3 kap. 15 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 16 § 1 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 40 § 1 mom. enligt den löpande numreringen och den hänvisning till 3 § 1 mom. i detta kapitel som ingår i 2 mom. till en hänvisning till 27 § 1 mom. enligt den löpande numreringen.

Paragrafen utökas med ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om förarkort och användningen av det för att visa yrkeskompetens. I övrigt är paragrafen oförändrad i sak.

II avdelningen 4 kap.: Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare

**42 §.** *Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Definitioner). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 1 kap. 1 § som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 3 § enligt den löpande numreringen.

**43 §.** *Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Viss social lagstiftning om vägtransporter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 2 §).

**44 §.** *Utfärdande av färdskrivarkort.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 3 §).

**45 §.** *Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 4 §).

**46 §.** *Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 5 §).

**47 §.** *Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 6 §).

**48 §.** *Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 7 §).

**49 §.** *Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 8 §).

**50 §.** *Nattarbete för förare som är egenföretagare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 9 §).

**51 §.** *Raster för förare som är egenföretagare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 10 §).

**52 §.** *Arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 4 kap. 11 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 8 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafen till en hänvisning till 49 § 2 mom. enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 9 § 2 mom. i detta kapitel till en hänvisning till 50 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

II avdelningen 5 kap.: Marknaden för järnvägstrafik

**53 §.** *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 5 kap. 1 §).

**54 §.** *Förutsättningar för beviljande av koncession för järnvägstrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förutsättningar för beviljande av koncession). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 5 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § 3 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. 5 punkt till en hänvisning till 53 § 3 mom. enligt den löpande numreringen.

**55 §.** *Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 5 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § 3 punkten i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 54 § 3 punkten enligt den löpande numreringen, den hänvisning till 2 § 2 punkten i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 54 § 2 punkten och den hänvisning till 2 § 4 punkten i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 54 § 4 punkten.

**56 §.** *Beviljande av koncession för järnvägstrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beviljande av koncession). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 5 kap. 4 §).

**57 §.** *Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Koncessionens giltighet och ändringar i den). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 5 kap. 5 §).

**58 §.** *Beredskapsskyldighet inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beredskap för undantagsförhållanden och störningar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 5 kap. 6 §).

I 1 mom. stryks orden ”och vid därmed jämförbara” i de punkter där det föreskrivs om operatörer skyldighet att se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden, samt att de ska förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Avsikten med ändringen är primärt inte att utvidga beredskapsskyldigheten utan att skapa klarhet i den.

Att jämföra störningar med undantagsförhållanden höjer dock beredskapsnivån på ett sätt som är oändamålsenligt högt, för hoten som överskrider tröskeln för beredskapslagens tillämpningsområde är få och de förverkligas sällan. När man utgår från aktörens synvinkel, det vill säga att varje aktör som deltar i trafiksystemet själv kan bäst bedöma riskerna i sin verksamhet och planera sin beredskap utifrån det, visar det sig att säkerställandet av att verksamheten fortsätter är en förutsättning för effektiv beredskapsplanering och att ha beredskap. Med andra ord ska en aktör för att på ett trovärdigt sätt kunna förbereda sig på undantagsförhållanden och allvarliga störningar också ha beredskap inför mindre allvarliga störningar som inträffar med större sannolikhet. Även för att trygga aktörens egna verksamhet är det förnuftigt att denna förbereder sig på sannolika störningar och hot som eventuellt redan hotar verksamheten. Syftet med ändringen är naturligtvis inte att lindra beredskapsskyldigheten så att den inte skulle gälla beredskap för allvarliga störningar, något som fortfarande är lika viktigt som förut. Syftet med ändringen är att på lagnivå skriva in den övergång som gäller beredskapsplaneringen och beredskapsverksamheten, som innebär att man från den tidigare beredskapsplanscentreringen har gått över till att betona funktionssäkerhet i vardagen och fortsatta funktioner även vid störningar inom ramen för normala förfaranden och resurser. Den föreslagna ändringen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för aktörerna, eftersom det kan antas att aktörerna redan har haft beredskap också inför mindre allvarliga störningar under normala förhållanden än sådana som kan jämföras med undantagsförhållanden som en del av förverkligandet av sin lagstadgade beredskapsskyldighet.

Dessutom ändras 2 mom. så att hänvisningen till beredskapslagen och statsrådets tidigare bemyndigande att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket. Normgivningsbemyndigandet begränsas till att gälla beredskapsplaneringen som avses i 1 mom. och syftet med den är att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet. Beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägstrafiken härstammar från järnvägslagen där en motsvarande paragraf gällde såväl trafikidkare som dem som upprätthöll infrastrukturen före en del av den, i fråga om skyldigheter som gäller trafikidkare, överfördes till lagen om transportservice. I samband med ändringen i järnvägslagens paragraf om beredskap ändrades kommunikationsministeriets bemyndigande att utfärda för-

ordning till bemyndigandet för statsrådet att utfärda förordning i strävan efter enhetlighet. I verksamhetsmiljöer där trafik och kommunikation kombineras och kräver att man reagerar allt snabbare måste förordning av statsrådet ändå bedömas vara onödigt hög nivå av lagstiftning på lägre nivå, då frågan gäller detaljer i beredningsplaneringen samhörande beredskap hos enskilda trafikformer. Förordningar om beredskap har inte utfärdats alls, samtidigt som ett behov av normgivningsbemyndigande i verkställigheten av beredningsregleringen på ämbetsverksnivå har identifierats. Därför föreslås det att paragraferna om beredskap i lagen om transportservice ändras och förenhetligas speciellt i fråga om lagstiftning på lägre nivå så att statsrådets bemyndigande att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket.

II avd. 6 kap.: Bedrivande av spårbunden stadstrafik

**59 §.** *Spårbunden stadstrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 1 §).

**60 §.** *Krav på utövare av spårbunden stadstrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Krav på trafikutövare). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 2 §).

**61 §.** *Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom den spårbundna stadstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 2 § 3 punkten i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 och 2 mom. till hänvisningar till 60 § 3 punkten enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 2 § 5 punkten i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 60 § 5 punkten enligt den löpande numreringen.

**62 §.** *Skyldighet för utövare av spårbunden stadstrafik att göra en anmälan om sin verksamhet.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Trafikutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 60 § enligt den löpande numreringen.

**63 §.** *Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Trafikutövarens ansvar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 5 §).

**64 §.** *Säkerhetsstyrningssystem inom spårbunden stadstrafik.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Säkerhetsstyrningssystem). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 6 §).

**65 §.** *Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 7 §).

**66 §. Beredskapsskyldighet inom den spårbundna stadstrafiken.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beredskap för undantagsförhållanden och störningar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 6 kap. 8 §).

I 1 mom. stryks orden ”och vid därmed jämförbara” i de punkter där det föreskrivs att operatörer ska se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden, samt att de ska förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Avsikten med ändringen är primärt inte att utvidga beredskapsskyldigheten utan att skapa klarhet i den. Att jämföra störningar med undantagsförhållanden höjer beredskapsnivån på ett sätt som är oändamålsenligt högt, för hoten som överskrider tröskeln för beredskapslagens tillämpningsområde är få och de förverkligas sällan. När man utgår från aktörens synvinkel, det vill säga att varje aktör som deltar i trafiksystemet själv kan bäst bedöma riskerna i sin verksamhet och planera sin beredskap utifrån det, visar det sig att säkerställandet av att verksamheten fortsätter är en förutsättning för effektiv beredskapsplanering och att ha beredskap. Med andra ord ska en aktör för att på ett trovärdigt sätt kunna förbereda sig på undantagsförhållanden och allvarliga störningar också ha beredskap inför mindre allvarliga störningar som inträffar med större sannolikhet. Även för att trygga aktörens egna verksamhet är det förnuftigt att denna förbereder sig på sannolika störningar och hot som eventuellt redan hotar verksamheten. Syften med ändringen är naturligtvis inte att lindra beredskapsskyldigheten så att den inte skulle gälla beredskap för allvarliga störningar, något som fortfarande är lika viktigt som förut. Syftet med ändringen är att på lagnivå skriva in den övergång som gäller beredskapsplaneringen och beredskapsverksamheten, som innebär att man från den tidigare beredskapslagscentreringen har gått över till att betona funktionssäkerhet i vardagen och fortsatta funktioner även vid störningar inom ramen för normala förfaranden och resurser. Den föreslagna ändringen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för aktörerna, eftersom det kan antas att aktörerna redan har haft beredskap också inför mindre allvarliga störningar under normala förhållanden än sådana som kan jämföras med undantagsförhållanden som en del av förverkligandet av sin lagstadgade beredskapsskyldighet.

Dessutom ändras 2 mom. så att hänvisningen till beredskapslagen och statsrådets tidigare bemyndigande att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket. Normgivningsbemyndigandet begränsas till att gälla beredskapsplaneringen som avses i 1 mom. och syftet med den är att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet. Beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i den spårbundna trafiken härstammar från lagen om spårbunden stadstrafik där en motsvarande paragraf gällde såväl trafikutövare som dem som upprätthöll infrastrukturen före en del av den, i fråga om skyldigheter som gäller trafikutövare, överfördes till lagen om transportservice. I samband med ändringen utökades paragrafen om beredskap som avses i lagen om spårbunden stadstrafik med ett bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning i strävan efter enhetlighet. I verksamhetsmiljöer där trafik och kommunikation kombineras och kräver att man reagerar allt snabbare måste förordning av statsrådet ändå bedömas vara onödigt hög nivå av lagstiftning på lägre nivå, då frågan gäller detaljer i beredskapsplaneringen samhörande beredskap hos enskilda trafikformer. Förordningar om beredskap har inte utfärdats alls, samtidigt som ett behov av normgivningsbemyndigande i verkställigheten av beredskapsregleringen på ämbetsverksnivå har identifierats. Därför föreslås det att paragraferna om beredskap i lagen om transportservice ändras och förenhetligas speciellt i fråga om lagstiftning på lägre nivå så att statsrådets bemyndigande att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket.

II avdelningen 7 kap.: Behörighet inom järnvägstrafiken

**67 §.** *Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillämpningsområde). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 1 §).

**68 §.** *Järnvägsoperatörens ansvar för att kraven gällande förare uppfylls.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Järnvägsoperatörens ansvar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 2 §).

**69 §.** *Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillstånd som krävs av förare). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 3 §).

**70 §.** *Beviljande av tillstånd för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beviljande av tillstånd). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 4 §).

**71 §.** *Giltigheten för tillstånd för förare inom järnvägstrafiken och förnyande av tillstånd.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillståndets giltighet och förnyande av tillstånd). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 5 §).

**72 §.** *Medicinska krav på förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Medicinska krav). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 6 §).

**73 §.** *Krav på psykisk lämplighet för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Krav på psykisk lämplighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 7 §).

**74 §.** *Läkarundersökningar av förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Läkarundersökningar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 8 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 6 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 72 § enligt den löpande numreringen.

**75 §.** *Psykisk lämplighet för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Psykisk lämplighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 9 §).

**76 §.** *Kompletterande intyg för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Kompletterande intyg). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 10 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 3 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 69 § enligt den löpande numreringen.

**77 §.** *Beviljande av kompletterande intyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 11 §).

**78 §.** *Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 12 §).

**79 §.** *Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 13 §).

**80 §.** *Undantag från kravet på kompletterande intyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 14 §).

**81 §.** *Register över kompletterande intyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 15 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 11 § 1 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. 2 punkt till en hänvisning till 77 § 1 mom. enligt den löpande numreringen.

**82 §.** *Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 16 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 21 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafen till en hänvisning till 78 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**83 §.** *Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 17 §).

**84 §.** *Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 18 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 16 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 4 mom. till en hänvisning till 82 § enligt den löpande numreringen.

**85 §.** *Konkurs för den som för registret över kompletterande intyg.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Den registeransvariges konkurs). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 19 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 17 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 83 § enligt den löpande numreringen.

**86 §.** *Kompletterande intyg som beviljats i Sverige.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 20 §).

**87 §.** *Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Anmälningar som gäller anställningsförhållanden). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 7 kap. 21 §).

II avdelningen 8 kap.: Förarutbildning inom järnvägstrafiken



**88 §.** *Krav på utbildning för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Krav på utbildning). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 8 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 7 kap. 1 § som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 67 § enligt den löpande numreringen.

**89 §.** *Prov för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Prov). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 8 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 88 § enligt den löpande numreringen, den hänvisning till II avd. 7 kap. 4 § som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 70 § 4 mom. enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till II avd. 7 kap. 11 § 1 mom. som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 77 § 1 mom. enligt den löpande numreringen.

**90 §.** *Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Godkännande av läroanstalter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 8 kap. 3 §).

**91 §.** *Skyldigheter för läroanstalter inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Skyldigheter för läroanstalter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 8 kap. 4 §).

**92 §.** *Ordning av handledning som ingår i utbildning av förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Ordning av handledning som ingår i förarutbildning). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 8 kap. 5 §).

**93 §.** *Godkännande av examinator för förare inom järnvägstrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Godkännande av examinator). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 8 kap. 6 §).

II avdelningen 9 kap: Sjöfart på Finlands vattenområden

**94 §.** *Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 9 kap. 1 §).

**95 §.** *Undantag som gäller cabotage.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 9 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 och 3 mom. till hänvisningar till 94 § enligt den löpande numreringen.

II avdelningen 10 kap.: Behörighet för fartygspersonal

**96 §.** *Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Kapitlets

tillämpningsområde). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 1 §).

Paragrafens 3 mom. utökas enligt förslaget med en ny 2 punkt där räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg enligt bestämda villkor undantas från behörighetsvillkoren. Då blir punkt 2–6 i paragrafen punkt 3–7.

Enligt den nya 2 punkten tillämpas kapitlet inte på fartygspersonal som arbetar på räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 §. Det är därför förenat med villkor att de aktuella fartygen undantas från tillämpningsområdet. Om myndigheten inte har ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket godkänner tillämpas behörigheten enligt lagen om transportservice på deras fartygspersonal. Om myndigheten däremot har ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket godkänt står fartygspersonalen som arbetar på deras fartyg utanför behörighetsvillkoren enligt lagen om transportservice i fråga om den del som gäller godkännande. Om Transport- och kommunikationsverket bedömer att utbildningssystemet är tillräckligt heltäckande enbart i fråga om fartyg av en viss storlek eller enbart för vissa fartområden tillämpas behörighetsvillkoren i lagen om transportservice på den fartygspersonal som arbetar på större fartyg som myndigheten har.

Det krävs inte att varje myndighet har ett eget utbildningssystem. Myndigheterna kan också utnyttja varandras system eller skapa ett gemensamt system. För att behörighetsvillkoren inte ska tillämpas på deras fartyg bör utbildningssystemet emellertid vara godkänt av Transport- och kommunikationsverket. På så sätt garanteras det att nivån på sjösäkerheten inte försämras. Till exempel polisen har för närvarande redan ett eget utbildningsprogram för vilket den kan ansöka om godkännande hos Transport- och kommunikationsverket. Då skulle polisens fartyg till de delar godkännandet täcker ligga utanför tillämpningsområdet för behörighetsvillkoren i lagen om transportservice.

**97 §.** *Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Definitioner). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 2 §).

**98 §.** *Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 3 §).

**99 §.** *Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 4 §).

**100 §.** *Behörighet för maskinbefäl på ångfartyg och motorfartyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 5 §).

**101 §.** *Behörighetskrav för maskinchef på lastfartyg och passagerarfartyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 6 §).

**102 §.** *Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 7 §).

**103 §.** *Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 8 §).

**104 §.** *Behörighetskrav för radiooperatörer.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 9 §).

**105 §.** *Befälhavarens minimiålder.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 10 §).

**106 §.** *Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet som krävs på inre vattenvägar.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 11 §).

**107 §.** *Behörighetskrav och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare och att rubriken motsvarar bättre paragrafens innehåll (tidigare Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 12 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 9 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 104 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till 11 kap. 1 och 3 § som ingår i 3 mom. till en hänvisning till 114 och 116 § enligt den löpande numreringen.

Förutom bestämmelserna om utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet innehåller paragrafen även bl.a. bemyndiganden att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om de nationella behörighetskraven. I fortsättningen kan det finnas behov av att genom förordning föreskriva även om sådana behörighetskrav, i fråga om vilka det inte utfärdas något behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Så är fallet t.ex. i fråga om behörighetskraven för däcksmän. I samband med fas II av lagen om transportservice slopades däcksmans behörighetsbrev. För däcksmans behörighetsbrev krävdes minst 16 års ålder och däcksmans utbildning. Med stöd av bemyndigandet är det meningen att en bestämmelse om miniålderskravet på 16 år för däcksmän ska tas in i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018). Ålderskravet motsvarar det minimiålderskrav på 16 år i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) som tillämpas på ett i 1 § i lagen om sjöarbetsavtal avsett arbetsavtal.

**108 §.** *Specialutbildning för fartygspersonal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Specialutbildning). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 13 §).

I den andra fasen av lagen om transportservice slopades det nationella behörighetsbrevet för däcksmän och ersattes med handledning ombord, medan utbildningskraven för däcksmän förblev oförändrade. Trafiksäkerhetsverket (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) har med stöd av den aktuella paragrafen utfärdat närmare bestämmelser om utbildningen för däcksmän i en föreskrift om fartygspersonalens behörigheter. Det föreslås dessutom att paragrafen preciseras så att det i 2 mom. uttryckligen föreskrivs att en däcksmän ska ha däcksmans utbildning.

**109 §.** *Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 14 §).

**110 §.** *Erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 15 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 3 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 98 § enligt den löpande numreringen.

**111 §.** *Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 16 §).

**112 §.** *Erkännande av andra behörighetsbrev än sådana som överensstämmer med STCW-konventionen.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 17 §).

**113 §.** *Förvaring och uppvisande av fartygspersonals certifikat och dokument.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förvaring och uppvisande av certifikat och dokument). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 10 kap. 18 §).

II avdelningen 11 kap.: Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten

**114 §.** *Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 11 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 115 § enligt den löpande numreringen.

Det föreslås att *1 mom.* ändras så att Transport- och kommunikationsverket har befogenhet att godkänna också utbildningsanordnare som ger utbildning enligt STCW-konventionen för vilken det inte beviljas behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet, utan som enbart leder till ett skriftligt bevis över sjöfartsutbildning som avses i STCW-konventionen. Sådan utbildning är till exempel utbildning i krishantering och mänskligt beteende enligt regel A-V/2.4 i STCW-koden. STCW-konventionen kräver för vissa utbildningar, såsom tilläggsutbildningar för personal på passagerarfartyg, enbart skriftliga bevis över en sjöfartsutbildning. I Finland har man gett certifikat över specialbehörighet för sådana utbildningar. Dessa certifikat har avskaffats i början av 2018. Om certifikat över specialbehörighet inte beviljas kräver STCW-konventionen minst ett skriftligt bevis över en sjöfartsutbildning.

Dessutom föreslås det att *1 mom.* ändras så att godkännandet av utbildningsanordnare huvudsakligen begränsas till utbildningsanordnare i Finland. Utbildningsanordnare som inte finns i Finland godkänns endast av särskilda skäl. Med utbildningsanordnare som finns i Finland kan till exempel avses utbildningsanordnare som har ett fast verksamhetsställe och undervisningspersonal för att ordna utbildning i Finland.

Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl kan godkänna också en utbildningsanordnare som inte har verksamhet i Finland. Sådana särskilda skäl kan till exem-

pel vara komplettering av utbildningsutbudet i Finland på ett sätt som är smidigt och utgår från arbetslivet samt situationer där en viss utbildning inte alls tillhandahålls i Finland. Nätundervisning kan även anses ändamålsenlig som ett särskilt skäl.

På motsvarande sätt som i 1 mom. föreslås det att 3 mom. utökas med en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl också kan godkänna en utbildningsanordnare som inte har verksamhet i Finland. Paragrafens 3 mom. gäller andra utbildningar inom sjöfarten än sådana som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet enligt STCW-konventionen. Dessutom fogas till 3 mom. på samma sätt som i 1 mom. en hänvisning till skriftligt bevis över en sjöfartsutbildning. Det gör det möjligt att i fortsättningen avskaffa beviljandet av certifikat över specialbehörighet om internationell reglering inte kräver detta.

**115 §.** *Förutsättningar för att godkänna anordnare av utbildning som inte överensstämmer med STCW-konventionen.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 11 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § 3 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 114 § 3 mom. enligt den löpande numreringen.

**116 §.** *Godkännande av utbildning inom sjöfarten.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 11 kap. 3 §).

Det föreslås att 1 mom. ändras på motsvarande sätt som 1 § 1 mom. så att Transport- och kommunikationsverket har befogenhet att godkänna också utbildning som leder till skriftligt bevis över en sjöfartsutbildning. Sådana utbildningar är till exempel utbildning i passagerarsäkerhet, lastsäkerhet och skrovintegritet enligt regel A-V/2.5 i STCW-koden som ges av ett rederi, eller utbildning i krishantering och mänskligt beteende enligt regel A-V/2.4 i STCW-koden som ges av en ordnare av godkänd utbildning.

**117 §.** *Godkännande av räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem.* I kapitlet föreslås det en ny paragraf vars nummer är 117 § enligt den löpande numreringen. I paragrafen regleras godkännandet av räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem. Ändringen hör ihop med ändringen som föreslås i 10 kap. i samma avdelning där räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg undantas från tillämpningsområdet för behörighetsvillkoren inom sjöfart om Transport- och kommunikationsverket har godkänt myndighetens utbildningssystem.

Enligt 1 mom. godkänner Transport- och kommunikationsverket räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem på ansökan av myndigheten. Var och en av de nämnda myndigheterna ska ansöka om godkännande trots att de kan ha gemensamt utbildningssystem. Godkännandet gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemang.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om förutsättningarna för godkännande. Enligt detta ska myndigheten som ansöker om godkännande ha en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de förfaranden och det innehåll som behövs för att behörighetsvillkoren ska uppfyllas. Villkoren jämförs med den behörighet som krävs för existerande behörighetsbrev för inrikestrafik med beaktande av verksamhetens natur och den utrustning som ska användas. Med förfaranden avses till exempel att det ska framgå av läroplanen till vilka delar undervisningen består av teori och till vilka delar den innehåller praktiska övningar på ett fartyg. Enligt momentets 2 punkt bör myndigheten även ha den utrustning som utbildningen kräver. Med utrustning avses bland annat båtar och räddningsutrustning som ska användas i utbildningen.

Enligt paragrafens 3 mom. kan beslutet om godkännande förenas med villkor som gäller fartygets längd, om det kan transportera tung last eller maskiner. Till exempel i nuläget anses det att polisens egen utbildning för personal som framför fartyg lämpar sig för fartyg på högst 24 meter. Beslutet om godkännande kan därför begränsas till att gälla endast fartyg under 24 meter. Om myndigheten skaffar fartyg på mer än 24 meter måste den antingen ändra på utbildningens innehåll och ansöka om ett nytt godkännande för utbildningssystemet till den delen. Alternativt ska de som framför sådana större fartyg genomgå en annan utbildning eller ha ett relevant behörighetsbrev. Om fartyget dessutom transporterar tung last eller maskiner på däck kan beslutet om godkännande till exempel kräva att fartygets befälhavare i sitt arbete kan beakta principerna för placering, surning och säker hantering av last, och grunderna i små fartygs konstruktion, rumsindelning, stabilitet och flytbarhet. Detta ingår till exempel i utbildningen för skeppare i inrikestrafik. Om någon framför ett fartyg med tung last måste han eller hon antingen genomgå en separat utbildning, myndigheten måste ansöka om ett nytt godkännande för utbildningssystemet som innehåller den utbildning som behövs för transport av last eller den som framför fartyget bör ha ett relevant behörighetsbrev. I vissa fall kan det finnas behov av att begränsa tillståndet till att gälla endast ett bestämt fartområde.

Dessutom krävs det i 3 mom. att en ny ansökan om godkännande görs om utbildningen eller verksamheten ändras väsentligt.

I 4 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet och om vilka dokument som ska bifogas ansökan.

De allmänna bestämmelserna i VII avd. 1 kap. (tidigare VI avd. 1 kap.) i lagen om transportservice tillämpas på ändring och återtagande av godkännande som Transport- och kommunikationsverket beviljar.

**118 §. Bedömning av utbildning och utbildningsanordnare inom sjöfarten.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Bedömning). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 11 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1-3 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 114-117 § enligt den löpande numreringen.

**119 §. Anmälningsplikt för utbildningsanordnare inom sjöfarten.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utbildningsanordnarens anmälningsplikt). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 11 kap. 5 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 och 3 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 114 och 116 § enligt den löpande numreringen.

II avdelningen 12 kap.: Tillståndspliktig flygverksamhet

**120 §. Definitioner gällande flygverksamhet.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Definitioner). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 1 §).

**121 §. Luftrafik.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 2 §).

**122 §. Luftrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller slutpunkt i Finland.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 3 §).

**123 §. Regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 5 § i detta kapitel som ingår i det inledande stycket i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 124 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i momentets 1 punkt till en hänvisning till 121 § enligt den löpande numreringen.

**124 §. Utdelning av begränsade lufttrafikerättigheter.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utdelning av begränsade trafikerättigheter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 5 §).

**125 §. Icke-regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 4 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 123 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 4 och 5 § i detta kapitel som ingår i 3 mom. 3 punkten till en hänvisning till 123 och 124 § enligt den löpande numreringen.

**126 §. Lufttrafik över finskt territorium.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 7 §).

**127 §. Bruksflygtillstånd.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 8 §).

**128 §. Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 9 §).

**129 §. Beredskapsskyldighet inom lufttrafiken.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Beredskap för undantagsförhållanden och störningar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 12 kap. 10 §).

Paragrafens 1 mom. ändras enligt förslaget så att den överensstämmer mer med bestämmelserna om beredskap i järnvägstrafiken, den spårbundna trafiken och den nya bestämmelsen om beredskap för vägtrafik som föreslås. Ändringen görs genom att det till paragrafen fogas en skyldighet att sörja för att verksamheten fortsätter så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. Ytterligare tilläggs orden ”på det sätt som deras verksamhet kräver” läggs till för att precisera aktörens skyldighet att delta i beredskapsplaneringen. Skyldigheten utökar inte primärt aktörernas skyldigheter. Det kan antas att det att en så störningsfri verksamhet som möjligt fortsätter under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden är en del av den övriga beredskapen och den redan befintliga skyldigheten för aktören att i förväg ha beredskap i sin verksamhet för detta. Genom tillägget om det sätt som deras verksamhet kräver skapas det klarhet i och preciseras aktörens roll i beredskapsplaneringen och punkten förenhetligas med lagens övriga beredskapsreglering.

Dessutom stryks orden ”och vid därmed jämförbara” i 1 mom. i punkten där det föreskrivs att lufttrafikföretaget ska på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Avsikten med ändringen är primärt inte att utvidga beredskapsskyldigheten utan att skapa klarhet i den. Att jämföra störningar med undantagsförhållanden höjer beredskapsnivån på ett sätt som är oönda-

målsenligt högt, för hoten som överskrider tröskeln för beredskapslagens tillämpningsområde är få och de förverkligas sällan. När man utgår från aktörens synvinkel, det vill säga att varje aktör som deltar i trafiksystemet själv bäst kan bedöma riskerna i sin verksamhet och planera sin beredskap utifrån det, visar det sig att säkerställandet av att verksamheten fortsätter är en förutsättning för effektiv beredskapsplanering och att ha beredskap. Med andra ord ska en aktör för att på ett trovärdigt sätt kunna förbereda sig på undantagsförhållanden och allvarliga störningar också ha beredskap inför mindre allvarliga störningar som inträffar med större sannolikhet. Även för att trygga aktörens egna verksamhet är det förnuftigt att denna förbereder sig på sannolika störningar och hot som eventuellt redan hotar verksamheten. Syftet med ändringen är naturligtvis inte att lindra beredskapsskyldigheten så att den inte skulle gälla beredskap för allvarliga störningar, något som fortfarande är lika viktigt som förut. Syftet med ändringen är att på lagnivå skriva in den övergång som gäller beredskapsplaneringen och beredskapsverksamheten, som innebär att man från den tidigare beredskapslagscentreringen har gått över till att betona funktionssäkerhet i vardagen och fortsatta funktioner även vid störningar inom ramen för normala förfaranden och resurser. Den föreslagna ändringen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för aktörerna, eftersom det kan antas att aktörerna redan har haft beredskap också inför mindre allvarliga störningar under normala förhållanden än sådana som kan jämföras med undantagsförhållanden som en del av förverkligandet av sin lagstadgade beredskapsskyldighet.

Dessutom ändras 2 mom. så att hänvisningen till beredskapslagen och statsrådets tidigare bemyndigande att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket. Normgivningsbemyndigandet begränsas till att gälla beredskapsplaneringen som avses i 1 mom. och syftet med den är att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet. Beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i flygtrafiken härstammar från luftfartslagen där en motsvarande paragraf gällde såväl lufttrafikföretagen som dem som upprätthöll infrastrukturen före en del av den, i fråga om skyldigheter som gäller företagen, överfördes till lagen om transportservice. Statsrådets bemyndigande att utfärda förordning ändrades inte i samband med överföringen. I verksamhetsmiljöer där trafik och kommunikation kombineras och kräver att man reagerar allt snabbare måste förordning av statsrådet ändå bedömas vara onödigt hög nivå av lagstiftning på lägre nivå, då frågan gäller detaljer i beredskapsplaneringen samhörande beredningskap hos enskilda trafikformer. Förordningar om beredskap har inte utfärdats alls, samtidigt som ett behov av normgivningsbemyndigande i verkställigheten av beredskapsregleringen på ämbetsverksnivå har identifierats. Därför föreslås det att paragraferna om beredskap i lagen om transportservice ändras och förenhetligas speciellt i fråga om lagstiftning på lägre nivå så att statsrådets bemyndigande att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket.

## II avdelningen 13 kap.: Behörigheter och utbildning för flygande personal

**130 §.** *Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 13 kap. 1 §).

**131 §.** *Beviljande av persontillstånd för luftfart.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 13 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 130 § enligt den löpande numreringen.

**132 §.** *Medicinskt intyg inom lufttrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg).



På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 13 kap. 3 §).

**133 §.** *Utländska persontillstånd inom lufttrafiken.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utländska tillstånd). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 13 kap. 4 §).

**134 §.** *Flygelev.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 13 kap. 5 §).

**135 §.** *Utbildning för flygande personal.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II avd. 13 kap. 6 §).

### III avdelningen: TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING

På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras avdelningens nummer till III (tidigare II A avd.).

#### III avdelningen 1 kap.: Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

**136 §.** *Ordnanande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 137 § enligt den löpande numreringen.

**137 §.** *Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 kap. 3 § i denna avdelning som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 146 §.

**138 §.** *Krav på leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 och 4 mom. till hänvisningar till 137 § enligt den löpande numreringen.

**139 §.** *Beredskapsskyldighet inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 4 §).

**140 §.** *Informationssäkerhet inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Informationssäkerhet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 5 §).

**141 §.** *Avvikelseanmälningar inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Avvikelseanmälningar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras

paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 137 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**142 §.** *Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 7 §).

**143 §.** *Skyldighet att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 1 kap. 8 §).

III avdelningen 2 kap.: Informationshantering hos leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

Den svenska språkdräkten i kapitlets rubrik ändras (tidigare Informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster).

**144 §.** *Rätt att få information av myndigheter för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Rätt att få information av myndigheter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 2 kap. 1 §).

**145 §.** *Annan rätt till information för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Annan rätt till information). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 2 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 4 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 147 § enligt den löpande numreringen.

**146 §.** *Öppnande av data inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av uppgifter via ett öppet gränssnitt). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 2 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 kap. 2 § 1 mom. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 137 § 1 mom. enligt den löpande numreringen.

**147 §.** *Skyldighet för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster att utlämna information till myndigheter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av information till myndigheter och andra aktörer som sköter offentliga uppdrag). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 2 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 3 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 146 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**148 §.** *Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 2 kap. 5 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 och 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 144 och 145 § enligt den löpande numreringen.

**149 §.** *Rätt för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster att använda information för mervärdestjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Användning av informationen när mervärdestjänster tillhandahålls). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare II A avd. 2 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 och 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 144 och 145 § enligt den löpande numreringen.

#### IV avdelningen: TJÄNSTER

På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras avdelningens nummer till IV (tidigare III avd.).

#### IV avdelningen 1 kap.: Persontrafiktjänster

**150 §.** *Informationsskyldighet för tillhandahållare av persontrafiktjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Informationsskyldighet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 1 kap. 1 §).

**151 §.** *Skyldigheter i fråga om taxitrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 1 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 3 kap. 1 § som ingår i paragrafens 1 punkt till en hänvisning till 25 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 7 punkt till en hänvisning till 150 § enligt den löpande numreringen.

**152 §.** *Prissättning av taxitrafiktjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 1 kap. 3 §).

**153 §.** *Försorg om luftfartyg, passagerare och gods.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 1 kap. 4 §).

#### IV avdelningen 2 kap.: Informationens och informationssystemens interoperabilitet

**154 §.** *Väsentlig information om mobilitetstjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 1 §).

**155 §.** *Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 och 5 § som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 181 och 182 § enligt den löpande numreringen.

**156 §.** *Användning av elektroniska mobilitetstjänster på någon annans vägnar.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillgång till tjänster på någon annans vägnar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 2 a §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 och 5 § som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till 181 och 182 § enligt den löpande numreringen.

**157 §. Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 och 5 § som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 181 och 182 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. 1 punkt till en hänvisning till 154 § enligt den löpande numreringen.

**158 §. Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 1, 2 och 2 a § i detta kapitel i som ingår paragrafens 1 och 2 mom. till hänvisningar till 154–156 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 2 a § i detta kapitel som ingår i 3 mom. till en hänvisning till 156 § enligt den löpande numreringen.

**159 §. Interoperabiliteten hos tjänster.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 5 §).

Ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen, enligt vilket ett företag eller en sammanslutning som tillhandahåller infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik ska erbjuda infartsparkering på samma villkor till alla kunder hos leverantören av mobilitets- eller kombinationstjänster. Med infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik avses parkering som direkt betjänar kollektivtrafiken, t.ex. ett parkeringshus som finns i anslutning till metron. På vissa håll, särskilt i stora stadsregioner, är infartsparkeringen avgiftsbelagd. Med begreppet ”på samma villkor” avses i förslaget på lika villkor och till samma pris. Priset på infartsparkeringen får alltså inte vara beroende av vilken tjänsteleverantör den person som använder infartsparkeringen är kund hos.

**160 §. Införande av intelligenta trafiksystem.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 6 §).

**161 §. Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 2 kap. 7 §).

IV avdelningen 3 kap.: Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

**162 §. Upphandlingsförfaranden.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 och 5 § som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 181 och 182 § enligt den löpande numreringen.

**163 §. Annonsering om upphandling och minimitidsfrister.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § 3 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 162 § 3 mom. enligt den löpande numreringen.

**164 §. Anbudsförfrågan.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 3 §).

**165 §.** *Val av anbudsgivare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transport-service ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 4 §).

**166 §.** *Förhandlingar efter inlämnande av anbud.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 5 §).

**167 §.** *Val av anbud.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 6 §).

**168 §.** *Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 7 §).

**169 §.** *Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 8 §).

**170 §.** *Särredovisningskyldighet.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 9 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 och 5 § som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 181 och 182 § enligt den löpande numreringen.

**171 §.** *Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 10 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 och 5 § som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 181 och 182 § enligt den löpande numreringen.

**172 §.** *Allmän trafikplikt inom lufttrafiken.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 3 kap. 11 §).

IV avdelningen 4 kap.: Offentligt stöd för trafiktjänster

**173 §.** *Statsfinansieringens användningsändamål.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 4 kap. 1 §).

**174 §.** *Kvotering och användning av anslag.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 4 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 5 § 1 mom. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 182 § 1 mom. enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 1 § 1 mom. 3 punkten i detta kapitel till en hänvisning till 173 § 1 mom. 3 punkten enligt den löpande numreringen. De hänvisningar till 1 § 1 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 och 3 mom. ändras till hänvisningar till 173 § 1 mom. enligt den löpande numreringen.

**175 §.** *Återkrav av ersättning.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 4 kap. 3 §).

IV avdelningen 5 kap.: Förmedlings- och kombinationstjänster

**176 §.** *Anmälningsplikt för tillhandahållare av förmedlings- och kombinationstjänster.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Anmäl-

ningsplikt). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 5 kap. 1 §).

**177 §.** *Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare III avd. 5 kap. 2 §).

V avdelningen: MYNDIGHETER OCH TILLSYN

På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras avdelningens nummer till V (tidigare IV avd.).

V avdelningen 1 kap.: Myndighetsverksamhet

**178 §.** *Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 1 §).

**179 §.** *Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 2 kap. 1 § som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 154 § enligt den löpande numreringen.

**180 §.** *Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 3 §).

**181 §.** *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 3 kap. 10 § som ingår i paragrafens 4 mom. till en hänvisning till 171 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till III avd. 3 kap. 10 § som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till 179 § 3 mom. enligt den löpande numreringen.

**182 §.** *Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 5 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 4 § 2 och 3 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 181 § 2 och 3 mom. enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till III avd. 3 kap. 10 § som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 171 § enligt den löpande numreringen.

**183 §.** *Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 6 §).

**184 §.** *Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 7 §).

**185 §.** *Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 8 §).

**186 §.** *Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 9 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 1 kap. som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till IV avd. 1 kap.

**187 §.** *Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 10 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 4 § i detta kapitel som ingår i paragrafen till en hänvisning till 181 § enligt den löpande numreringen.

**188 §.** *Nationell myndighet enligt ITS-direktivet.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 11 §).

**189 §.** *Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 12 §).

**190 §.** *Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 13 §).

**191 §.** *Tillsynsmyndigheter i fråga om utredningsskyldighet för beställare av godstransport.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 14 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 1 kap. 12 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 14 § enligt den löpande numreringen.

**192 §.** *Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 15 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 4 kap. 8-11 § som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 49-52 § enligt den löpande numreringen.

**193 §.** *Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 16 §).

Formuleringen i *1 mom.* justeras på grund av ändringarna som föreslås i ordnandet av provet för grundläggande yrkeskompetens i 2–4 mom. Momentet utökas även med huvudstaben och Utbildningsstyrelsen.

Paragrafens *2 mom.* innehåller bestämmelser om de behöriga myndigheterna vid ordnandet av prov när avläggandet av yrkeskompetensen är en del av yrkesutbildningen i utbildningscentrum som godkänns av undervisnings- och kulturministeriet. Ordnandet av prov, övervakning och utfärdandet av intyg samt deltagandet i prov är också bundna till lagstiftningen om yrkesutbildning eftersom verksamheten sker som en del av mer omfattande utbildning. Om en arbetslivskommission enligt 119 § i lagen om yrkesutbildning har ansvaret för att ordna provet och har ålagts uppgiften enligt 120 § behövs det ändringar i lagstiftningen om yrkesutbildning.

Arbetslivskommissionerna som tillsätts av Utbildningsstyrelsen motsvarar delvis de tidigare examenskommissionerna.

På utbildningsförvaltningens område ansvarar enligt lagen om yrkesutbildning utbildningsanordnaren för utnämningen av provbedömare. I yrkesutbildningen finns det två provbedömare, men de behöver dock inte samtidigt vara närvarande i andra fall än på bedömningsmötet. Den ena provbedömaren är lärare och den andra en representant för arbetslivet eftersom yrkesproven i allmänhet ordnas i situationer i arbetslivet. När grundläggande yrkeskompetens avläggs i utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet som en del av yrkesutbildningen ska dessa principer följas när provbedömare utses. Ändringarna förutsätter visserligen att lagstiftningen om yrkesutbildning granskas, bland annat i fråga om relationen mellan yrkeskompetensprov och yrkesprov och möjligheten att avvika från antalet provbedömare vad gäller yrkeskompetensprov. I andra fall ska den som ansvarar för ordnandet av prov ansvara för att utse provbedömare, det vill säga Transport- och kommunikationsverket eller i fråga om provet för grundläggande yrkeskompetens en aktör som den som ordnar provet godkänner samt Försvarsmakten om proven ordnas i samband med Försvarsmaktens förarutbildning.

I 3 *mom.* ingår bestämmelser om ordnandet av prov som avläggs på försvarsministeriets förvaltningsområde i samband med Försvarsmaktens förarutbildning och om godkännandet av utbildningscentrum. Behörigheten att godkänna utbildningscentrum och därmed tillsynsuppgiften som hör till övergår till huvudstaben.

Paragrafens 4 och 5 *mom.* gäller Transport- och kommunikationsverkets behörighet och ansvar i fråga om ordnandet av och tillsynen över prov och godkännandet av utbildningscentrum. Ordnandet av prov och deltagandet i dem är inte bundna till utbildningsanordnaren som i 2 och 3 *mom.* För avläggande av provet för grundläggande yrkeskompetens krävs ingen utbildning och det finns inte nödvändigtvis någon bindning till ett utbildningscentrum. I detta fall ordnas provet separat från utbildningen både inom utbildnings- och provalternativet, eftersom provet inte är bundet till utbildningen på motsvarande sätt som inom yrkesutbildningen och Försvarsmaktens förarutbildning. Genom bestämmelsen garanteras möjligheten att avlägga prov när det inte finns någon bindning till utbildning eller något annat skäl för särskild bindning till en utbildningsanordnare.

Paragrafens 4 *mom.* motsvarar de nuvarande bestämmelserna om ordnandet av teoriprov som ingår i utbildning för grundläggande yrkeskompetens och de uppgifter som hör dit. Uppgiften kan fortfarande skötas med hjälp av tjänsteproducenter genom förarexamensmottagare.

I 5 *mom.* regleras Transport- och kommunikationsverkets behörighet att ordna prov för grundläggande yrkeskompetens. Till den delen godkänner verket aktörerna enligt kraven i lagen och bedömer de sökandes förutsättningar för verksamheten, såsom tillförlitlighet, sakkunskap och solvens. I momentet ingår också bestämmelser om bedömning av tillförlitligheten, och då ska bestämmelserna i lagen om förarexamensverksamhet tillämpas. I 5 § i den lagen föreskrivs om den person som är föremål för bedömningen. Tillförlitligheten i fråga om den som anordnar provet bedöms vid behandlingen av ansökan. På bedömningen av provbedömarens tillförlitlighet tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i 7 a § i den nämnda lagen. Godkännandet ska vara tidsbestämt. Förfarandet motsvarar ansökningsförfarandet när utbildningscentrum godkänns. Transport- och kommunikationsverket övervakar ordnarna av prov för grundläggande yrkeskompetens som det godkänt och omprövning av dessas beslut kan begäras hos verket. På sökande av ändring i och omprövning av beslut om provet som fattats av dem som ordnar prov tillämpas bestämmelserna i lagen om förarexamensverksamhet. I momentet ingår också bestämmelser om att principen om god förvaltningspraxis ska tillämpas i verksamheten.



I paragrafens 6 mom. ingår bestämmelser om tillsyn och om tillåtande av tillsyn och i 7 mom. en befogenhet att utfärda närmare bestämmelser om ordnande av övervakning och meddelanden om ordnande av prov. De som ordnar prov ska meddela om proven på förhand för Transport- och kommunikationsverkets tillsyn över de prov verket godkänner. Närmare bestämmelser om till exempel tidpunkt för meddelanden och vem meddelandet ska lämnas till utfärdas genom förordning. I synnerhet i fråga om teoriprovet som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kan meddelandet på grund av sättet som provet ordnas på även lämnas till den tjänsteproducent som sköter uppgiften för ämbetsverkets räkning.

**194 §.** *Behörig myndighet enligt STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 17 §).

**195 §.** *Beviljande av vissa tillstånd som avses i förordningen om flygande personal.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 1 kap. 18 §).

V avdelningen 2 kap.: Skötsel av myndighetsuppgifter

**196 §.** *Transport- och kommunikationsverkets inspektionsrätt.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 1 §).

**197 §.** *Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar som ingår i paragrafens 3 mom. som följer: hänvisningen till II avd. 1 kap. 14 § ändras till en hänvisning till 16 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till 12 kap. 8 § ändras till en hänvisning till 127 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till 13 kap. 6 § till en hänvisning till 135 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till III avd. 5 kap. 1 § till en hänvisning till 176 § enligt den löpande numreringen.

**198 §.** *Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar som ingår i paragrafens 2 mom. som följer: hänvisningen till IV avd. 3 kap. 1 § ändras till en hänvisning till 204 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till IV avd. 3 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 205 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till IV avd. 3 kap. 3 § till en hänvisning till 206 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till IV avd. 3 kap. 4 § till en hänvisning till 207 § enligt den löpande numreringen.

**199 §.** *Persontillstånd som förekommer eller förstörs.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 3 a §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar som ingår i paragrafens 1 mom. som följer: hänvisningen till II avd. 3 kap. 1 § ändras till en hänvisning till 25 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till II avd. 3 kap. 13 § ändras till en hänvisning till 39 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till II avd. 7 kap. 3 § till en hänvisning till 69 § enligt den löpande numreringen. Hänvisningarna i 2 mom. ändras som följer: hänvisningen till II avd. 10 kap. 3 § ändras till en hänvisning till 98 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till II avd. 13 kap. 1 § ändras till en hänvisning till 130 § enligt den löpande numreringen.

**200 §. Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 4 kap. 8-11 § som ingår i paragrafens 4 mom. till en hänvisning till 49-52 § enligt den löpande numreringen.

**201 §. Rätt att få handräckning.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 5 §).

**202 §. Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till VI avd. 2 kap. 6 § som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 267 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till VI avd. 2 kap. 2 b § som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 244 § enligt den löpande numreringen.

**203 §. Ansvar för den som utövar offentlig makt.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 2 kap. 7 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar som ingår i paragrafen enligt följande: hänvisningen till II avd. 3 kap. 11 § ändras till en hänvisning till 37 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till II avd. 8 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 89 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till 1 kap. 18 § i denna avdelning till en hänvisning till 195 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till 1 § 4 mom. i detta kapitel till en hänvisning till 196 § 4 mom. enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 3 kap. 1-4 § i denna avdelning till en hänvisning till 204-207 § enligt den löpande numreringen.

V avdelningen 3 kap.: Trafikläkarsystemet

**204 §. Godkännande av järnvägsläkare.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 3 kap. 1 §).

**205 §. Godkännande av järnvägspedagoger.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 3 kap. 2 §).

**206 §. Godkännande av sjömansläkare.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 3 kap. 3 §).

**207 §. Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 3 kap. 4 §).

**208 §. Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 3 kap. 5 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1, 2, 3 och 4 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 204, 205, 206 och 207 § enligt den löpande numreringen.

V avdelningen 4 kap.: Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer

**209 §. Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Överföring av uppgifter). På grund av den

tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 1 §).

**210 §.** *Allmänna bestämmelser i samband med överföring av offentliga förvaltningsuppgifter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Allmänna bestämmelser). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 2 §).

**211 §.** *Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 13 kap. 2 § som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till 131 § enligt den löpande numreringen.

**212 §.** *Krav på tjänsteleverantörer vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Krav på tjänsteleverantörer). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 4 §). Den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 4 mom. korrigeras till en hänvisning till kapitlets 3 §. Samtidigt ändras hänvisningen på grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice till en hänvisning till 211 § enligt den löpande numreringen.

**213 §.** *Avtal vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Avtal med tjänsteleverantörer). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 5 §).

**214 §.** *Andra uppgifter som får överföras.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 6 §).

**215 §.** *Tillsyn över tjänsteleverantörer som utför offentliga förvaltningsuppgifter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillsyn). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare IV avd. 4 kap. 7 §).

## VI avdelningen: DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT

På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras avdelningens nummer till VI (tidigare V avd.).

### VI avdelningen 1 kap: Trafik- och transportregistret

**216 §.** *Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Registrets innehåll och syfte). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 1 kap. 1 §).

**217 §.** *Rätt till information för förande av trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Transport- och kommunikationsverkets rätt till information). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 1 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta

kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 216 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till IV avd. 2 kap. 2 § som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 197 § enligt den löpande numreringen .

**218 §.** *Ändringar i uppgifterna i trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Ändringar i registeruppgifterna). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 1 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § 1 och 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 217 § 1 och 2 mom. enligt den löpande numreringen.

VI avdelningen 2 kap.: Uppgifter i trafik- och transportregistret.

Kapitlets rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Uppgifter i registret).

**219 §.** *Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Allmänna uppgifter som förs in i registret). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 2 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 kap. 2 § i denna avdelning som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till 217 § enligt den löpande numreringen.

**220 §.** *Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 2 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens inledande stycke till en hänvisning till 219 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till II avd. 1 kap. 11 § som ingår i 5 punkten till en hänvisning till 13 § enligt den löpande numreringen.

**221 §.** *Uppgifter om trafikmedel.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 2 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 219 § enligt den löpande numreringen.

**222 §.** *Uppgifter om persontillstånd.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 2 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 5 mom. till en hänvisning till 219 § enligt den löpande numreringen.

**223 §.** *Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 2 kap. 5 §).

**224 §.** *Förvaring och radering av uppgifter i trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förvaring och radering av uppgifter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 2 kap. 6 §).

VI avdelningen 3 kap.: Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret

Kapitlets rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av uppgifter).

**225 §.** *Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 1 §).

**226 §.** *Öppnande av data ur trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 2 §).

**227 §.** *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 3 §).

**228 §.** *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av offentliga uppgifter för ändamål som har samband med transporter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 3 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 227 § enligt den löpande numreringen.

**229 §.** *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för utvecklings- och innovationsverksamhet.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 5 §).

**230 §.** *Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 4 kap. som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till V avd. 4 kap. enligt den löpande numreringen.

**231 §.** *Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter ur trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 7 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2, 4 och 5 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 226, 228 och 229 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 5 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 229 § enligt den löpande numreringen.

**232 §.** *Hantering av egna uppgifter i trafik- och transportregistret.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Hantering av egna uppgifter). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 3 kap. 8 §).

VI avdelningen 4 kap.: Transport- och kommunikationsverkets andra datalager

**233 §.** *Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att samla in allmän information som gäller trafik och transport.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Uppgifter som gäller trafik och transport). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 4 kap. 1 §).

**234 §.** *Öppnande av allmän data som gäller trafik och transport.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Öppna data). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 4 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafen till en hänvisning till 233 § enligt den löpande numreringen.

**235 §.** *Utlämnande av allmän information som gäller trafik och transport till myndigheter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av sekretessbelagd information). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 4 kap. 3 §).

VI avdelningen 5 kap.: Trafikledsverkets datalager

**236 §.** *Datalager som förvaltas av Trafikledsverket.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 5 kap. 1 §).

**237 §.** *Trafikledsverkets rätt att få information.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 5 kap. 2 §).

**238 §.** *Öppnande av Trafikledsverkets data.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Öppna data). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 5 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 1 § i detta kapitel som ingår i paragrafen till en hänvisning till 236 § enligt den löpande numreringen.

**239 §.** *Trafikledsverkets rätt att lämna ut information till den som sköter uppgifter enligt avtal.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av information till den som sköter uppgifter enligt avtal). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 5 kap. 4 §).

**240 §.** *Utlämnande av Trafikledsverkets information till myndigheter.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Utlämnande av sekretessbelagd information). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare V avd. 5 kap. 5 §).

VII avdelningen: PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER

På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras avdelningens nummer till VII (tidigare VI avd.).

VII avdelningen 1 kap.: Administrativa påföljder och ändringssökande

**241 §.** *Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Tillämpningsområde). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar som ingår i paragrafens 1 mom. som följer: hänvisningen till 2 § 2–5 mom. i detta kapitel ändras till en hänvisning till 242 § 2–5 mom. enligt den löpande numreringen, hänvisningen till 2 c § ändras till en hänvisning till 245 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till II avd. 3 kap. 13 § ändras till en hänvisning till 39 § enligt den löpande numreringen.

Paragrafens 1 mom. ändras så att bestämmelserna om till exempel återtagande och ändring av tillstånd även gäller godkännandet av räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem enligt den nya 117 §.

**242 §.** *Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 2 §).

**243 §.** *Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik.* Paragrafens finska rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare. Denna precisering påverkar inte den svenska rubriken. På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 2 a §).

**244 §.** *Återkallande av färdskrivarkort.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 2 b §).

**245 §.** *Anmärkning och varning.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 2 c §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 2 § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 242 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**246 §.** *Återkallande av körtillstånd för taxiförare samt varning som ges av polisen.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Återkallande av körtillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare samt varning som ges av polisen). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 3 kap. 1 § som ingår i paragrafens 2, 3 och 5 mom. till en hänvisning till 25 § enligt den löpande numreringen.

**247 §.** *Administrativa påföljder för tillhandahållare av utbildning för grundläggande yrkeskompetens.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förfarande i fråga om ett godkännande som beviljats av undervisnings- och kulturministeriet för ett utbildningscentrum som erbjuder utbildning för grundläggande yrkeskompetens). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 a §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 3 kap. 10 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 35 § enligt den löpande numreringen.

**248 §.** *Förfarande i fråga om förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat.* Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förfarande i fråga om ett förarbevis för lokförare som beviljats av en annan stat). På grund av den tekniska

omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 b §).

**249 §. Verksamhetsförbud i vissa fall.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 c §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 7 kap. 13 § 3 mom. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till 79 § 3 mom. enligt den löpande numreringen, den hänvisning till 3 b § 2 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 3 mom. till en hänvisning till 248 § 2 mom. enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till 2 § 2 och 3 mom. i detta kapitel som ingår i paragrafens 4 mom. till en hänvisning till 242 § 2 och 3 mom. enligt den löpande numreringen .

**250 §. Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik.** Paragrafens finska rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare. Denna precisering påverkar inte den svenska rubriken. På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 d §).

**251 §. När ett trafikillstånd förfaller.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 e §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 12 kap. 5 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 124 § enligt den löpande numreringen.

**252 §. Förlust och återupprättande av gott anseende.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 f §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar som ingår i paragrafen som följer: hänvisningen till II avd. 1 kap. 5 § ändras till en hänvisning till 7 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till II avd. 1 kap. 6 § ändras till en hänvisning till 8 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till V avd. 2 kap. 1 § 4 mom. till en hänvisning till 219 § 4 mom. enligt den löpande numreringen.

**253 §. Anmälningsskyldighet i samband med tillstånd som beviljats av någon annan stat.** Paragrafens rubrik preciseras för att den helhet som lagen utgör ska bli tydligare (tidigare Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 g §).

**254 §. Återkallande av erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 3 h §).

**255 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 3 kap. 10 § som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 171 § enligt den löpande numreringen.

**256 §. Begäran om omprövning.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 5 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras de hänvisningar till 6 och 7 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. till hänvisningar till 257 och 258 § enligt den löpande numreringen. De hänvisningar som ingår i paragrafens 2 mom. ändras som följer: hänvisningen till II avd. 3 kap. 10 § ändras till en hänvisning till 35 § enligt den löpande numreringen,



hänvisningen till II avd. 8 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 89 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till II avd. 11 kap. 1 § ändras till en hänvisning till 114 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till II avd. 13 kap. 6 § ändras till en hänvisning till 135 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till IV avd. 1 kap. 18 § ändras till en hänvisning till 195 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till IV avd. 3 kap. 1 § ändras till en hänvisning till 204 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till IV avd. 3 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 205 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till IV avd. 3 kap. 3 § ändras till en hänvisning till 206 § enligt den löpande numreringen. Den hänvisning till II avd. 7 kap. 11 § 2 mom. som ingår i paragrafens 3 mom. ändras till en hänvisning till 77 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till IV avd. 4 kap. 1 § som ingår i paragrafens 4 mom. ändras till en hänvisning till 209 § enligt den löpande numreringen.

**257 §. *Ändringssökande hos förvaltningsdomstolen.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 4 kap. 3 § som ingår i paragrafens 1 mom. 1 punkt till en hänvisning till 175 § enligt den löpande numreringen, den hänvisning till 2 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 mom. 2 punkt till en hänvisning till 242 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till 4 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 1 moment 3 punkt till en hänvisning till 255 § enligt den löpande numreringen. I paragrafens 2 mom. ändras hänvisningen till IV avd. 1 kap. 9 § 2 mom. till en hänvisning till 186 § 2 mom. enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 4 § i detta kapitel till en hänvisning till 255 § enligt den löpande numreringen.

**258 §. *Ändringssökande hos marknadsdomstolen.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 7 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 8 kap. 5 § 2 mom. som ingår i paragrafen till en hänvisning till 92 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**259 §. *Ändringssökande hos högsta förvaltningsdomstolen.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 8 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till 7 § i detta kapitel som ingår i paragrafens 2 mom. till en hänvisning till 258 § enligt den löpande numreringen.

**260 §. *Ändringssökande i upphandlingsärenden.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 9 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till III avd. 3 kap. 1 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 162 § enligt den löpande numreringen.

**261 §. *Besvärshanvisning.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 1 kap. 10 §).

VII avdelningen 2 kap.: Straffbestämmelser

**262 §. *Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 1 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 13 § som ingår i paragrafens 1 mom. 2 punkt till en hänvisning till 190 § enligt den löpande numreringen samt den hänvisning till II avd. 12 kap. 2 § som ingår i 5 punkten till en hänvisning till 121 § enligt den löpande numreringen.

**263 §. Brott mot beställning av transport.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 2 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 1 kap. 12 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 14 § enligt den löpande numreringen samt hänvisningen till II avd. 1 kap. 12 § 2 mom. till en hänvisning till 14 § 2 mom. enligt den löpande numreringen.

**264 §. Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 3 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 3 kap. 1 § som ingår i paragrafens 1 mom. 1 punkt till en hänvisning till 25 § enligt den löpande numreringen, den hänvisning till III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten som ingår i 2 punkten till en hänvisning till 151 § 1 mom. 1 punkten enligt den löpande numreringen, den hänvisning till II avd. 3 kap. 3 § 1 mom. som ingår i 3 punkten till en hänvisning till 27 § 1 mom. enligt den löpande numreringen och hänvisningen till II avd. 3 kap. 5 § till en hänvisning till 30 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till IV avd. 2 kap. 3 § 2 mom. som ingår i 4 punkten till en hänvisning till 198 § 2 mom. enligt den löpande numreringen. Den hänvisning till II avd. 10 kap. 3–9 § som ingår i paragrafens 3 mom. 1 punkt ändras till en hänvisning till 98–104 § enligt den löpande numreringen, den hänvisning till II avd. 10 kap. 10 § som ingår i 2 punkten ändras till en hänvisning till 105 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till II avd. 10 kap. 18 § som ingår i 3 punkten ändras till en hänvisning till 113 § enligt den löpande numreringen.

**265 §. Olovlig trafikutbildningsverksamhet.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 4 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 3 kap. 6, 7 och 9 § som ingår i paragrafens 1 punkt till en hänvisning till 31 och 34 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 10 § till en hänvisning till 35 §, den hänvisning till II avd. 11 kap. 1 och 3 § som ingår i 2 punkten till en hänvisning till 114 och 116 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till II avd. 13 kap. 6 § som ingår i 3 punkten till en hänvisning till 135 § enligt den löpande numreringen. I paragrafen beaktas också ordnandet av prov för grundläggande yrkeskompetens för förare inom vägtrafik och prov enligt det i 37 § angivna provalternativet samt det godkännande som behövs för detta.

**266 §. Olovlig specialiserad flygverksamhet.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 5 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 12 kap. 8 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 127 § enligt den löpande numreringen.

**267 §. Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 6 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 4 kap. 4 § som ingår i paragrafens 1 mom. 3 punkt till en hänvisning till 45 § enligt den löpande numreringen, den hänvisning till II avd. 4 kap. 7 § som ingår i 2 mom. 1 punkten till en hänvisning till 48 § enligt den löpande numreringen och den hänvisning till II avd. 4 kap. 5 och 6 § som ingår i 2 mom. 2 punkten till en hänvisning till 46 och 47 § enligt den löpande numreringen.

**268 §. Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VI avd. 2 kap. 7 §). På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den

hänvisning till II avd. 3 kap. 13 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 39 § enligt den löpande numreringen.

#### VIII avdelningen: IKRAFTTRÄDANDE

VIII avdelningen 1 kap.: Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**269 §. *Ikraftträdande.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VII avd. 1 kap. 1 §).

**270 §. *Övergångsbestämmelse som gäller personalen.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VII avd. 1 kap. 2 §).

**271 §. *Andra övergångsbestämmelser.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras paragrafens nummer (tidigare VII avd. 1 kap. 3 §).

#### 1.2 Lagen om ändring av körkortslagen

**3 §. *Definitioner.*** Den hänvisning till II avd. 3 kap. 4 § i lagen om transportservice som ingår i paragrafen ändras på grund av den tekniska omnumreringen av lagen och ändringar i bestämmelserna i II avd. 3 kap. till en hänvisning till ifrågakavande II avd. 3 kap. Till övriga delar preciseras bestämmelsen i 6 punkten så att den motsvarar 30 § 4 mom. i lagen om transportservice. Den föreslagna bestämmelsen i 30 § 4 mom. motsvarar den gällande bestämmelsen.

**5 §. *Ålderskrav.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till II avd. 3 kap. 8 § i den lagen till en hänvisning till 33 §. Bestämmelserna i II avd. 3 kap. i lagen om transportservice har omgrupperats i den tredje fasen av lagstiftningsprojektet.

I 2 mom. beaktas införandet av provet för grundläggande yrkeskompetens vid avläggandet av grundläggande yrkeskompetens. Man kan avvika från kravet på minimiålder för tillträde till förarexamen om grundläggande yrkeskompetens avläggs genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens på 140 timmar eller 280 timmar eller genom provet för grundläggande yrkeskompetens som ska tas i bruk i samband med i 33 § 1 mom. i lagen om transportservice avsedd yrkesinriktad förarutbildning på minst sex månader och högst tre år och avläggandet av den aktuella yrkeskompetensen utgör en del av målen för kunnandet och grunderna i yrkesutbildningen. Till denna del är det fråga om harmoniserade minimiålderskrav. Direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik ger medlemsstaterna möjlighet att inom sitt eget territorium införa ett lägre ålderskrav än 21 år och utfärda körkort för bussförare vid 18 års ålder. I sådana fall har som krav för avläggande av körkortet i 1 mom. 9 punkten underpunkt b angivits yrkesinriktad grundexamen för bussförare som omfattar annan utbildning för grundläggande yrkeskompetens för bussförare än sådan som förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo. Förutsättningarna för att få tillträde till examen ska motsvara dessa krav och det ska vara en utbildning som uppfyller de nämnda kraven. Avläggande av körkort möjliggör att ett godkännandedokument enligt lagen om transportservice kan utfärdas och med stöd av ett sådant dokument är det möjligt för en person att fungera som förare under utbildningen innan yrkeskompetens erhållits.

**65 §. *Körförbud på grund av återkommande förseelser.*** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 2 kap. 3 och 6 § till en hänvisning till 267 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till lagens IV avd. 2 kap. 3 § ändras till en hänvisning till 264 §, och hänvisningen till lagens II avd. 3 kap. 13 § ändras till en hänvisning till 39 § enligt den löpande numreringen.

**84 §. Undervisningspersonal.** Det föreslås att 2 mom. 2 punkten ändras så att rätten att ge körundervisning för motorcykelkörkort också ger rätt att ge undervisning för avläggande av examen för mopedkörkort. I båda fallen är det fråga om undervisning för att få körkort som berättigar till framförandet av tvåhjuliga fordon, och att rätten att vara körtillståndsutbildare för motorcykel i detta fall bör också anses innefatta rätten att ge undervisning för moped.

Körkortslagens (387/2018) ikraftträdandebestämmelse, 9 mom. Det föreslås att 9 mom. i ikraftträdandebestämmelsen granskas för de innehavare av trafiklärartillstånd som har avlagt specialyrkesexamen för trafiklärare enligt examensgrunderna för 2014 för denna examen, och som har beviljats specialyrkesexamen för trafiklärare före den 1 juli 2018 då den nämnda lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) trädde i kraft. Tillståndet berättigade till förarbildning för mopedkörkort utan tilläggskrav. I samband med ändringslagen utökades mopedundervisningen med ett krav på avläggande av en examensdel för mopedundervisning i denna specialyrkesexamen vid sidan om trafiklärartillstånd. I ändringslagens ikraftträdandebestämmelse ingår en bestämmelse om specialyrkesexamen för trafiklärare som avlagts enligt grunderna för 2010. Enligt den berättigar ett trafiklärartillstånd som beviljats för en sådan specialyrkesexamen också till att ge förarbildning för mopedkörkort. Av examensbetyget framgår det enligt vilka grunder en specialyrkesexamen har avlagts. I 103 § i körkortslagen ingår en bestämmelse som gäller trafiklärartillstånd beviljade före den 1 juni 2011. Enligt den innehåller trafiklärartillstånd som beviljats före den dagen alla kategorier av förarbildning. I praktiken har alla trafiklärartillstånd som beviljats före den 1 juli 2018 alltså gett rätten att ge förarbildning för mopedkörkort. Momentet utökas med en bestämmelse enligt vilken också de som avlagt specialyrkesexamen för trafiklärare enligt grunderna för 2014 och som fått trafiklärartillstånd före den 1 juli 2018 har rätt att ge förarbildning för moped.

### **1.3 Lagen om ändring av 3 § i fordonslagen**

**3 §. Definitioner.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 4 kap. som ingår i paragrafens 1 mom. 30 punkt till en hänvisning till V avd. 4 kap.

### **1.4 Lagen om ändring av 63 § i fordonskattelagen**

**63 §. Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 3 kap. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till VI avd. 3 kap.

### **1.5 Lagen om ändring av 44 § i lagen om inteckning i fartyg**

**44 §.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens VI avd. 1 kap. som ingår i paragrafen till en hänvisning till VII avd. 1 kap.

### **1.6 Lagen om ändring av fartygsregisterlagen**

**1 §. Registrering av fartyg.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till VI avd.

**9 §. Anteckningar som ska införas i registret.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 2 kap. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till VI avd. 2 kap.

**10 §.** *Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 2 kap. som ingår i paragrafens 1 mom. till en hänvisning till VI avd. 2 kap.

#### **1.7 Lagen om ändring av 28 § i bilskattelagen**

**28 §.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens I avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkt till en hänvisning till 4 § 1 mom. 3 punkten enligt den löpande numreringen. Samtidigt korrigeras hänvisningen.

#### **1.8 Lagen om ändring av 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet**

**19 §.** *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 2 kap. 2 § till en hänvisning till 197 §, och hänvisningen till lagens V avd. 1 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 217 §.

#### **1.9 Lagen om ändring av 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet**

**28 §.** *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 2 kap. 2 § till en hänvisning till 197 §, och hänvisningen till lagens V avd. 1 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 217 §.

#### **1.10 Lagen om ändring av 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen**

**17 §.** *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 2 kap. 2 § till en hänvisning till 197 §, och hänvisningen till lagens V avd. 1 kap. 2 § ändras till en hänvisning till 217 §. Samtidigt fogas det saknade namnet på verket till bestämmelsen. Namnet kommer med anledning av ämbetsverksreformen på transportområdet att vara Transport- och kommunikationsverket (RP 61/2018 rd).

#### **1.11 Lagen om ändring av luftfartslagen**

**20 §.** *Förändringar i registeruppgifterna.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 2 kap. till en hänvisning till IV avd. 2 kap.

**54 §.** *Flygelev.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens II avd. 13 kap. 5 § till en hänvisning till 134 § §.

**70 §.** *Bruksflyg och utbildning av flygande personal.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens II avd. 12 kap. 8 § till en hänvisning till 127 §, och hänvisningen till II avd. 13 kap. 6 § ändras till en hänvisning till 135 §.

**160 §.** *Beredskap för undantagsförhållanden och störningar.* Paragrafens 1 och 2 mom. ändras så att orden ”därmed jämförbara” stryks i punkterna där det föreskrivs om att förbereda sig för undantagsförhållanden genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden samt om att verksamheten ska fortgå så störningsfritt som möjligt vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Avsikten med ändringarna är primärt inte att utvidga beredskapsskyldigheten utan att skapa klarhet i den. Att jämföra störningar med undantagsförhållanden höjer beredskapsnivån på ett sätt som är oändamålsenligt högt, för hoten som överskrider tröskeln för beredskapslagens tillämpningsområde är få och det är osannolikt att de förverkligas. För att på ett trovärdigt sätt kunna förbereda sig på undantagsförhållanden och allvarliga störningar ska aktören också öva beredskap inför mindre allvarliga störningar som inträffar med större sannolikhet. Även för att trygga aktörens egna verksamhet är det förnuftigt att denna förbereder sig på sannolika störningar och hot som eventuellt redan hotar verksamheten. Syftet med ändringen är naturligtvis inte att lindra beredskapsskyldigheten så att den inte skulle gälla beredskap för allvarliga störningar, något som fortfarande är lika viktigt som förut. Syftet med ändringen är att på lagnivå skriva in den övergång som gäller beredskapsplaneringen och beredskapsverksamheten, som innebär att man från den tidigare beredskapslagscentreringen har gått över till att betona funktionssäkerhet i vardagen och fortsatta funktioner även vid störningar inom ramen för normala förfaranden och resurser. Den föreslagna ändringen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för aktörerna, eftersom det kan antas att aktörerna redan har haft beredskap också inför mindre allvarliga störningar under normala förhållanden än sådana som kan jämföras med undantagsförhållanden som en del av förverkligandet av sin lagstadgade beredskapsskyldighet.

Dessutom fogas orden ”och störningar under normala förhållanden” till *1 mom.* vad gäller beredskapsplanering. I nuläget föreskrivs det i *3 mom.* om beredskapsplanering som täcker såväl undantagsförhållanden som störningar under normala förhållanden trots att det i *1 mom.* endast föreskrivs om beredskapsplanering under undantagsförhållanden. Ändringen skapar klarhet. På grund av ändringen behöver det inte längre fastställas i *3 mom.* vilka situationer beredskapsplaneringen gäller.

Dessutom ändras *3 mom.* så att hänvisningen till beredskapslagen och det tidigare bemyndigandet för statsrådet att utfärda förordning ändras till ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket. Normgivningsbemyndigandet begränsas till att gälla beredskapsplaneringen som avses i *1 mom.* och syftet med den är att säkerställa att beredskapen nationellt betraktad är enhetlig. I verksamhetsmiljöer där trafik och kommunikation kombineras och kräver att man reagerar allt snabbare måste lagstiftning på lägre nivå, såsom förordning av statsrådet, ändå bedömas vara onödigt hög då frågan gäller detaljer i beredskapsplaneringen hos enskilda trafikformer. Förordningar om beredskap har inte utfärdats alls, samtidigt som ett behov av normgivningsbemyndigande i verkställigheten av beredskapsregleringen på ämbetsverksnivå har identifierats.

Ändringar som gäller jämförelse med undantagsförhållanden och i fråga om reglering på lägre nivå görs också i bestämmelserna som gäller beredskap i lagen om transportservice. Dessutom föreslås det att samma ändringar görs i regeringens proposition om spårtrafik vad gäller beredskapsregleringen. På så sätt blir bestämmelserna om förvaltningsområdets beredskap enhetliga.

#### **1.12 Lagen om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag**

**14 §. Båtregistret för Tana älv.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 1 kap. 1 § till en hänvisning till 216 §.

**15 §. Registrering av båtar.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 4 kap. till en hänvisning till V avd. 4 kap. och hänvisningen till lagens IV avd. 4 kap. 3 § till en hänvisning till 211 §. Namnet på Trafiksä-

kerhetsverket ändras till Transport- och kommunikationsverket med anledning av ämbetsverksreformen på transportområdet (RP 61/2018 rd)

### 1.13 Lagen om ändring av 21 § i lagen om spårbunden stadstrafik

**21 §. Årsavgift.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 1 kap. 1 § till en hänvisning till 216 §.

### 1.14 Lagen om ändring av 2 § i lagen om fartygsapotek

**2 §. Tillämpningsområde.** I denna proposition föreslås det att pråmar och mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri ska uteslutas ur tillämpningsområdet för lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Paragrafens 2 mom. ändras så att det till momentet fogas nya 8 och 9 punkter genom vilka pråmar och mudderverk utesluts ur tillämpningsområdet för lagen i överensstämmelse med de ändringar som gjorts i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Ombord på pråmar och mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri arbetar det i praktiken inte någon fartygspersonal, och således har det inte heller hittills förutsatts att de ska ha fartygsapotek. Ändringen påverkar således inte nuläget i någon betydande grad, utan syftet är att förenhetliga och klarlägga lagstiftningen. Dessutom görs det en teknisk ändring i 2 mom. 7 punkten.

### 1.15 Lagen om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

**4 §. Kapitlets tillämpningsområde.** Paragrafens 3 mom. utökas enligt förslaget med en ny 2 punkt där räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg enligt bestämda villkor undantas från bemanningskraven. Då blir punkt 2–7 i paragrafen punkt 3–8.

Det föreslås att lagen om transportservice ändras i denna proposition så att behörighetsvillkoren i lagen inte tillämpas på fartygspersonal som arbetar på räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg om dessa myndigheter har ett utbildningssystem som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Saken har motiverats mer ingående i avsnitt 3.3 som gäller de viktigaste förslagen i propositionen. Ändringen i lagen om transportservice leder till att det finns skäl för att undanta räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg i de aktuella fallen också från tillämpningsområdet för bemanningskraven eftersom de är fast anknutna till behörighetsvillkoren som inte tillämpas på dessa fartyg. I bemanningscertifikatet fastställs det hur många personer det minst ska finnas på fartyget och minimibehörigheten för varje besättningsmedlem. När behörighetsvillkor inte längre tillämpas på de ovan nämnda myndigheterna finns det inte heller behov av att bevilja bemanningscertifikat för de fartyg som omfattas av Transport- och kommunikationsverkets godkännande. Därför undantas genom en ändring av 4 § i lagen om fartygspersonal räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg från kapitlets tillämpningsområde till den del de har i bruk ett utbildningssystem som godkänts av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 117 § i lagen om transportservice. Att de aktuella fartygen undantas från tillämpningsområdet är enligt förslaget villkorligt på motsvarande sätt som för behörighetsvillkoren och gäller de fall där inte heller behörighetsvillkoren tillämpas. Om myndigheten inte har ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket godkänt tillämpas bemanningskraven enligt lagen om fartygspersonal på deras fartyg. Om Transport- och kommunikationsverket bedömer att utbildningssystemet lämpar sig endast för fartyg upp till en viss storlek tillämpas bemanningskraven enligt lagen om fartygspersonal och behörighetsvillkoren enligt lagen om transportservice på de större fartyg som myndigheten har.

**15 §. Behörighet för nöjesfartygs befälhavare.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till II avd. 10 kap. 12 § som ingår i para-

fens 2 mom. till en hänvisning till 108 § enligt den löpande numreringen, hänvisningen till 14 § i detta kapitel ändras till 109 § enligt den löpande numreringen och hänvisningen till 18 § i detta kapitel ändras till 113 § enligt den löpande numreringen.

**26 a §. Uppgifter om sjötjänst.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. till en hänvisning till VI avd.

**26 d §. Register över sjöfolk i redarens tjänst.** En bestämmelse som motsvarar den föreslagna paragrafen fanns tidigare i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet. Bestämmelsen tas nu in i lagen om fartygspersonal och den grundar sig på regel I/14 punkt 1.4 i STCW-konventionen, enligt vilken ägarföretaget för varje fartyg ska se till att uppgifter rörande allt sjöfolk med anställning på dess fartyg finns lättillgängliga, och inbegriper uppgifter om de anställdas erfarenhet, utbildning, hälsotillstånd och kompetens för sina tilldelade arbetsuppgifter. Det föreslås att bestämmelsen ska tillämpas på alla fartyg, med undantag för de fall som anges i den föreslagna 26 e §.

Det är fråga om en lagstadgad skyldighet för redaren att samla in och behandla personuppgifter. Till denna del tillåter artikel 6.1 c i EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 nationell reglering. Den föreslagna behandlingen av personuppgifter är nödvändig, av allmänt intresse och proportionerlig. Det föreslagna 2 mom. är informativt och i momentet hänvisas det till EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679.

**26 e §. Undantag från registreringskyldigheten och skyldigheten att föra lista över besättningen.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 26 d § i den gällande lagen, men det föreslås vissa ändringar i paragrafen. Paragrafen utökas med en ny 12 punkt som gäller personal som arbetar på räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg när myndigheten har ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice. I sådana fall gäller registreringen och förandet av lista enligt kapitlet inte personal som arbetar på deras fartyg. Ändringen motsvarar de ändringar som föreslås i lagen om transportservice och lagen om fartygspersonal enligt vilka bemanningskraven enligt lagen om fartygspersonal och behörighetsvillkoren enligt lagen om transportservice inte tillämpas på räddningsverkens, polisens och Tullens personal till den del myndigheten har ett utbildningssystem som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. De som arbetar på dessa myndigheters fartyg kan emellertid om de så vill med stöd av paragrafens 12 punkt ansöka om att sjötjänsten registreras i Transport- och kommunikationsverkets sjömansregister enligt 26 c § 4 mom.

#### **1.16 Lagen om ändring av 2 och 3 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal**

**2 §. Tillämpningsområde.** Tillämpningsområdet för fartygspersonalens behörighetskrav ändrades i samband med den andra fasen av lagen om transportservice så att behörighetskraven för fartygspersonal inte ska tillämpas på dem som arbetar ombord på vajerfärjor och pråmar annat än i fråga om radiopersonalen. Även den fartygspersonal som arbetar ombord på muderverk utan eget framdrivningsmaskineri lämnades utanför tillämpningsområdet för fartygspersonalens behörighetskrav. Inte heller bemanningskraven tillämpas på dessa fartyg. I propositionen föreslås det vidare att bemannings- och behörighetskraven inte ska gälla polisens, Tullens och räddningsverkens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice.

Tillämpningsområdet för lagen om läkarundersökning av fartygspersonal har av hävd överensstämmt med fartygspersonalens behörighetskrav, eftersom behörighetskraven har en stark koppling till hälsokraven inom sjöfarten. Det föreslås att paragrafens 2 mom. ändras i överens-



stämmelse med de ändringar som gjorts i tillämpningsområdet för behörighetskraven så att det till momentet fogas nya 6 och 10 punkter, enligt vilka lagen om läkarundersökning av fartygspersonal inte ska tillämpas på personer som arbetar ombord på pråmar och mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri. De behöver sålunda inte uppfylla de hälsokrav som gäller sjömän. Motsvarande avsteg görs också i momentets nya 2 punkt i fråga om räddningsverkens, polisens och Tullens fartyg till den del myndigheterna i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt. Till övriga delar föreslås i momentet inte några ändringar i innehållet.

Pråmar och mudderverk tar sig inte fram självständigt och har inget eget framdrivningsmaskineri. Personer som arbetar ombord på pråmar och mudderverk är vanligtvis inte sjömän, utan de arbetar t.ex. inom mark- och vattenbyggnadsbranschen. Till följd av de ändringar som gjorts i lagen om transportservice förutsätts det inte längre att de har behörighetsbrev för fartygspersonal, och det behöver sålunda inte heller förutsättas att de ska uppfylla hälsokraven för sjömän. Ändringarna har inte några betydande konsekvenser i fråga om nuläget, utan det är fråga om en precisering av lagstiftningen.

Redan för att en person ska bli antagen till polisutbildningen ska han eller hon uppfylla vissa hälsokrav som omfattar krav på syn och hörsel samt allmänna hälsokrav (lag om Polisyrekskolan (1164/2013) 24 § och statsrådets förordning om Polishögskolan (282/2014 16 §). Enligt 15 h § i polisförvaltningslagen (110/1992) ska en polisman också upprätthålla den kondition som arbetsuppgifterna förutsätter. Även inträdeskraven till Räddningsinstitutet omfattar ett visst minimihälsotillstånd som följs genom en första undersökning och återkommande undersökningar. (Lagen om Räddningsinstitutet 607/2006, 18 §) I enlighet med 39 § i räddningslagen (379/2011) ska personer som hör till räddningsverks personal och som deltar i räddningsverksamhet upprätthålla den kondition som deras uppgifter förutsätter. Inrikesministeriet har dessutom gett en anvisning för bedömning och utveckling av räddningspersonalens funktionsförmåga (Inrikesministeriets publikationer 5/2016).

**3 §. Definitioner.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 3 kap. 3 § till en hänvisning till 206 §.

#### **1.17 Lagen om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning**

**4 §. Hur resekostnaderna bestäms och räknas ut.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens IV avd. 1 kap. 4 § till en hänvisning till 181 §.

#### **1.18 Lagen om ändring av 89 § i räddningslagen**

**89 §. Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. till en hänvisning till VI avd.

#### **1.19 Lagen om ändring av 2 och 18 § i bränsleavgiftslagen**

**2 §. Tillämpningen av andra lagar.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. till en hänvisning till VI avd.

**18 §. Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. 3 kap. till en hänvisning till VI avd. 3 kap.

### 1.20 Lagen om ändring av järnvägslagen

**2 §. Definitioner.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningarna till IV avd. 1 kap. 4 § i paragrafens 1 mom. 9 och 35 punkt till hänvisningar till 181 §.

**20 §. Tillträde till bannätet och rätt att använda det.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till II avd. 5 kap. 1 § 1 punkten i lagen till en hänvisning till 53 § 1 punkten.

**35 §. Tillhandahållande av utbildningstjänster.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till II avd. 8 kap. 3 § i lagen till en hänvisning till 90 §.

**68 §. Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till V avd. 2 kap. 3 § i lagen till en hänvisning till 221 §.

**68 a §. Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till V avd. 2 kap. 3 § i lagen till en hänvisning till 221 §.

**71 b §. Regleringsorganets uppgifter.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras den hänvisning till IV avd. 1 kap. 4 § som ingår i paragrafen till en hänvisning till 181 §.

**71 c §. Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till IV avd. 1 kap. 4 § i lagen till en hänvisning till 181 §.

**73 §. Andra meningsskiljaktigheter.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till IV avd. 1 kap. 4 § till en hänvisning till 181 §.

### 1.21 Lagen om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförelser

**4 §. Förelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon.** På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till II avd. 3 kap. 13 § till en hänvisning till 39 §.

### 1.22 Lagen om upphävande av 24 a § 2 mom. 4 punkten i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården

**24 a §. Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården.** Genom en ändring av lagen om transportservice överfördes från och med 1.7.2018 förvaltningen av sjömansläkarsystemet och befogenheterna att godkänna sjömansläkare från Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården Valvira till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket för också en förteckning över godkända sjömansläkare som en del av trafik- och transportregistret. Därför föreslås det att Valviras överlappande skyldighet enligt 2 mom. 4 punkten i paragrafen att i Centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården föra in uppgifter om rätten att arbeta som sjömansläkare och den utbildning som rätten grundar sig på samt sjömansläkares arbetsplats med kontaktuppgifter upphävs.

**1.23 Lagen om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande**

**18 §.** *Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till V avd. 1 kap. 1 § till en hänvisning till 216 §.

**1.24 Lagen om ändring av 1 § i lagen om registrering av farkoster**

**1 §.** *Registrering av farkoster.* På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice ändras hänvisningen till lagens V avd. till en hänvisning till VI avd.

## 2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Förslaget till ändring av lagen om transportservice innehåller följande bemyndiganden att utfärda förordning enligt 80 § 1 mom. i grundlagen:

- 29 § 5 mom.: Närmare bestämmelser om innehållet i den grundläggande yrkeskompetensen samt om i 1 mom. avsedda hävdvunna rättigheter, i 2 mom. avsett tillgodoräknande av kompetens och genomförandet av i 3 mom. avsedd utbildning.

- 31 § 5 mom.: Närmare bestämmelser om utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och innehållet i, genomförande av och anmälan till det prov som ingår i utbildningen samt bestämmelser om lektionernas längd.

- 32 § 6 mom.: Närmare bestämmelser om provet för grundläggande yrkeskompetens och hur det ska genomföras samt om anmälan till provet.

- 33 § 3 mom.: Närmare bestämmelser om godkännandet och om verksamheten som förare.

- 34 § 4 mom.: Närmare bestämmelser om fortbildningens innehåll, tidpunkten när den ska genomgå, hur den ska genomföras och övriga krav som gäller fortbildningen.

- 35 § 4 mom.: Närmare bestämmelser om kraven på utbildningscentrum och de uppgifter som ska lämnas i ansökan.

- 36 § 5 mom.: Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för föreståndare som ansvarar för undervisningen och för lärare och om de fordon som ska användas i undervisningen och om övrigt undervisningsmaterial.

- 37 § 5 mom.: Närmare bestämmelser om proven och hur de ska genomföras och om uppgifter och behörighetsvillkor för dem som bedömer proven och för föreståndare som ansvarar för proven.

- 38 § 3 mom.: Närmare bestämmelser om förvaringen av dokument som avses i paragrafen.

- 39 § 5 mom.: Närmare bestämmelser om hur giltighetstiden för yrkeskompetensen ska räknas när yrkeskompetensen fortsätter.

- 40 § 4 mom.: Närmare bestämmelser om anteckningar som påvisar yrkeskompetens, om utfärdande av temporära dokument och om ansökan om yrkeskompetensbevis.

- 41 § 3 mom.: Bestämmelser om ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag samt närmare bestämmelser om det förartillstånd som avses i 2 mom. och dess användning för att påvisa yrkeskompetensen.

- 193 § 7 mom.: Närmare bestämmelser om ordnandet av tillsyn och meddelanden om när prov ska ordnas.

Enligt propositionen ska Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter enligt 80 § 2 mom. i grundlagen. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering enligt paragraferna om beredskap som avses i 1 mom. för att säkerställa en enhetlig beredskap i hela landet. Bemyndigandet att meddela fö-

reskrifter regleras i beredskapsbestämmelserna för vägtrafiken (18 §, tidigare II avd. 1 kap. 16 §), för järnvägstrafiken (58 §, tidigare II avd. 5 kap. 6 §), för den spårbundna trafiken (66 §, tidigare II avd. 6 kap. 8 §) och för flygtrafiken (129 §, II avd. 12 kap. 10 §) och i 160 § i luftfartslagen.

### **3 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2019. Det föreslås dock att 27–41 och 193 § i lagen om ändring av lagen om transportservice ska träda i kraft först den 1 januari 2020, så att behövliga ändringar i yrkesutbildningslagstiftningen hinner beredas och sättas i kraft. Det föreslås dock att 9 mom. i kraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) ska träda i kraft så snart lagen om ändring av körkortslagen har stadfäst.

### **4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

#### **4.1 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter**

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Grundlagsutskottet har behandlat överföring av offentliga förvaltningsuppgifter ingående till exempel i sitt utlåtande GrUU 26/2017 rd.

Enligt förslaget ska den som ordnar prov för yrkeskompetens i vägtrafik ska vara tillförlitlig och solvent och ha tillräckliga yrkeskunskaper och tillräckliga ekonomiska och andra förutsättningar för att få ordna sådana prov som avses i denna lag och i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Den som ordnar prov ska dessutom ha en föreståndare som ansvarar för proven, tillräckligt med personal med hänsyn till verksamhetens omfattning samt fordon och övriga lämpliga redskap och lokaler som behövs vid examination. Också de som bedömer prov ska vara tillförlitliga och insatta i bedömning och i grunderna för de prov som ska bedömas och ha de kunskaper och den yrkesskicklighet som behövs för uppgiften och som förvärvats genom lämplig utbildning eller arbetserfarenhet. Den som ordnar prov svarar för att bedömarens har nödvändig behörighet. Som anordnare av prov kan på ansökan godkännas ett företag, en stiftelse eller någon annan sammanslutning.

Om myndighetskraven på godkännande inte längre uppfylls, bestämmelserna som gäller provet inte iaktas eller provet i övrigt inte ordnas på lämpligt sätt, kan den som ordnar provet få en anmärkning eller en varning samt en uppmaning att avhjälpa observerade brister inom utsatt tid med risk för att godkännandet annars återtas. Proven kan också ordnas vid en utbildningscentral som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet inom ramen för yrkesinriktad förarutbildning eller vid Försvarsmakten i samband med Försvarsmaktens förarutbildning. På den som bedömer prov tillämpas straffrättsligt tjänsteansvar och förvaltningslagens (434/2003) bestämmelser om jäv och han eller hon kan inte, förutom i fråga om yrkesinriktad förarutbildning eller Försvarsmaktens förarutbildning enligt 4 mom., verka som utbildningsanordnare vid ett utbildningscentrum enligt denna lag. Närmare bestämmelser om prov, hur de genomförs och ordnas och om uppgifterna och behörighetskraven för bedömarna och den föreståndare som ansvarar för proven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Regleringen motsvarar i stor utsträckning nuläget vad gäller utbildning, men i och med lagändringen är det möjligt att i fortsättningen skaffa sig yrkeskompetens också genom att avlägga prov med de förutsättningar som närmare beskrivs i lagen.

Enligt grundlagsutskottet har det varit möjligt att överföra uppgifter i anslutning till konstaterande av yrkeskompetens. Grundlagsutskottet har ansett det vara möjligt att avtalsenligt överföra dessa uppgifter som innebär begränsad utövning av offentlig makt, då lagen innehåller bestämmelser om sökande av ändring, tjänsteansvar, uppgifter, övervakning och uppsägande av avtal och överföringen är ändamålsenlig (GrUU 27/2014 rd). Motsvarande reglering ingick i regeringens proposition 145/2017 rd. Grundlagsutskottet ingrep inte i detta i sitt utlåtande GrUU 2/2018 rd om propositionen.

Överföringen av förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter får inte äventyra rättssäkerheten, de grundläggande rättigheterna eller kraven på god förvaltning. Den goda förvaltningen tryggas i första hand av de allmänna förvaltningslagarna. I grundlagsutskottets utlåtandep Praxis anser man att det inte är nödvändigt att i lagen hänvisa till tillämpningen av de allmänna förvaltningslagarna (GrUU 13/2010 rd). Således föreslås det inte separata bestämmelser för detta. I lagen ska dock föreskrivas bland annat om behörighetskrav samt om förutsättningar för och övervakning av godkännande, vilket tryggar ovannämnda krav. På provmottagaren tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Dessutom ingår i lagen en informativ hänvisning om att bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

I 124 § i grundlagen anges ändamålsenlighet som en rättslig förutsättning för anförtroende av uppgifter. Överföringen av uppgifter motsvarar i stor utsträckning nuläget, och den är fortfarande ändamålsenlig för att trygga tillgången. På grund av regional jämlikhet är det orimligt att kräva att provet ska avläggas för myndigheten.

#### **4.2 Bemyndigande att utfärda förordning och överföring av lagstiftningsbehörighet**

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Dessutom följer av grundlagen att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt i lag. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden haft som praxis att kräva att regleringen ska vara exakt och noga avgränsad för att ett bemyndigande ska få tas in i en lag (GrUU 16/2002 rd, s. 2, GrUU 19/2002 rd s. 5, GrUU 1/2004 rd, s. 2 och GrUU 17/2010 rd, s. 2).

I propositionen ingår flera bemyndiganden som beskrivs under ”Närmare bestämmelser och föreskrifter. Största delen av dem gäller närmare bestämmelser som får utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter regleras dessutom vissa detaljerade omständigheter av teknisk karaktär. Genom de bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter som föreslås i propositionen regleras inte grunderna för individens rättigheter, skyldigheter eller grundläggande rättigheter. Majoriteten av de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning har att göra med ändringar av bestämmelserna om yrkeskompetens inom vägtrafiken. Bemyndigandena överensstämmer med gällande lagstiftning. Genom förordning utfärdas bestämmelser som är mycket tekniska och detaljerade till sin karaktär

I 80 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs om möjligheten att genom lag bemyndiga andra myndigheter att utfärda rättsnormer i bestämda frågor (grundlagsutskottets betänkande om en ny regeringsform, GrUB 10/1998 rd). Enligt bestämmelsen kan en myndighet genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag

eller förordning. Enligt grundlagen ska tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande dessutom vara exakt avgränsat. Särskilda skäl är bland annat en teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). Ett sådant bemyndigande ska kunna ges bara genom en lag och det ska vara exakt avgränsat i fråga om tillämpningsområdet (RP 1/1998 rd).

En ny beredskapsskyldighet som gäller dem som bedriver tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken avgränsas i fråga om såväl föremål som innehåll så att den inte innehåller grundlagsmässigt känsliga uppgifter vare sig beträffande näringsutövning eller egendomsskydd. Den föreslagna lösningen, reglering på lägre nivå, förutsätter av hävd en grundlagsgranskning i samband med överföringen av lagstiftningsbehörigheten.

I den nya beredskapsparagrafen föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ges bemyndigande att meddela preciserande föreskrifter som är nödvändiga för att trygga den beredskapsplanering som avses i 1 mom. i paragrafen. I paragrafen föreskrivs också om grunderna för den beredskapsplanering som utförs av personer som bedriver yrkesmässig trafik. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om de omständigheter som ska beaktas inom beredskapen. I 1 mom. ingår också grundläggande bestämmelser om beredskapsplaneringen. Till följd av bemyndigandet att meddela föreskrifter får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen, dvs. föreskrifter som är detaljerade, tekniska och lagstadgat preciserande. I beredskapsfrågor är Transport- och kommunikationsverket expertmyndighet på trafikförvaltningens område och det lämpar sig för dess kompetensområde att meddela närmare föreskrifter om beredskapsplanering.

Vad gäller trafiken på landsväg ska bemyndigandet att meddela föreskrifter först och främst begränsas till personer som bedriver tillståndspliktig person- och godstrafik på landsväg och som har erforderat antal fordon av ett visst slag som används i trafik. För det andra ska bemyndigandet uttryckligen gälla beredskapsplanering. För det tredje ska det inrikta sig på att säkerställa ett visst mål, dvs. nationell enighet. Det kan därför anses att bemyndigandet att meddela föreskrifter uppfyller grundlagens krav på exakthet och noggrann avgränsning. Det är huvudsakligen fråga om bestämmelser av teknisk karaktär som det inte är nödvändigt eller ändamålsenligt att reglera genom lag eller förordning. Det finns således särskilda skäl för bemyndigandet att meddela föreskrifter.

Också bemyndigandet att meddela föreskrifter enligt beredskapsbestämmelserna för den spårbundna stadstrafiken, järnvägstrafiken och flygtrafiken följer på motsvarande sätt kraven på exakthet och noggrann avgränsning.

Tillämpningsområdena för de föreslagna bemyndigandena är exakta och noggrant avgränsade och anses inte strida mot grundlagen. I propositionen ingår inte sådana sakförhållanden som är särskilt utmanande med tanke på grundlagen. På de grunder som anges ovan föreslås det att lagförslagen behandlas i normal lagstiftningsordning.

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

*Lagförslag*

**1.**

## **Lag**

**om ändring av lagen om transportservice**

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i lagen om transportservice (320/2017), i lagens I avd. 1 kap., rubriken för 1 och 2 §, i lagens II avd. 1 kap., numret på 1 § till 3, numret på 2 § till 4 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 § till 5 och den paragrafens 3 mom., numret på 4 § till 6 och den paragrafens 1 mom. 2 och 3 punkt, 2 mom. 1 och 2 punkt samt 3 mom., numret på 5 och 6 § till 7 och 8 samt de paragrafernas rubriker, numret på 7 § till 9 och den paragrafens rubrik, 1 mom. 2 punkt och 2 mom., numret på 8 § till 10 och den paragrafens rubrik, numret på 9 § till 11 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 10 § till 12 och den paragrafens rubrik, numret på 11 § till 13 och den paragrafen, numret på 12 § till 14 och den paragrafens 5 mom., numret på 13 § till 15, numret på 14 § till 16 och den paragrafen samt numret på 15 § till 17 och den paragrafens 1 mom., i lagens II avd. 2 kap., numret på 1 § till 19, numret på 2 och 3 § till 20 och 21 samt de paragrafernas rubriker, numret på 4 § till 22 och den paragrafen samt numret på 5 och 6 § till 23 och 24 samt de paragrafernas rubriker, i lagens II avd. 3 kap., numret på 1 § till 25 och den paragrafens 2 mom. 3 punkt, numret på 2 och 3 § till 26 och 27 samt de paragraferna, numret på 4–11 § till 29–36 och de paragraferna samt numret på 12–15 § till 38–41 och de paragraferna, i lagens II avd. 4 kap., numret på 1 § till 42 samt den paragrafens rubrik och 1 mom. 10 punkt, numret på 2 § till 43 och den paragrafens rubrik, numret på 3–10 § till 44–51 samt numret på 11 § till 52 och den paragrafen, i lagens II avd. 5 kap., numret på 1 § till 53, numret på 2 § till 54 och den paragrafens rubrik och 1 mom. 5 punkt, numret på 3 § till 55 och den paragrafens rubrik och 1–3 mom., numret på 4 och 5 § till 56 och 57 samt de paragrafernas rubriker samt numret på 6 § till 58 och den paragrafen, i lagens II avd. 6 kap., numret på 1 § till 59, numret på 2 § till 60 och den paragrafens rubrik, numret på 3 § till 61 och den paragrafen, numret på 4 § till 62 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 5 och 6 § till 63 och 64 samt de paragrafernas rubriker, numret på 7 § till 65 samt numret på 8 § till 66 och den paragrafen, i lagens II avd. 7 kap., numret på 1–7 § till 67–73 samt de paragrafernas rubriker, numret på 8 § till 74 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 9 § till 75 och den paragrafens rubrik, numret på 10 § till 76 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 11 § till 77, numret på 12–14 § till 78–80, numret på 15 § till 81 och den paragrafens 1 mom. 2 punkt, numret på 16 § till 82 och den paragrafen, numret på 17 § till 83, numret på 18 § till 84 och den paragrafens 4 mom., numret på 19 § till 85 och den paragrafens rubrik och 3 mom., numret på 20 § till 86 samt numret på 21 § till 87 och den paragrafens rubrik, i lagens II avd. 8 kap., numret på 1 § till 88 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 2 § till 89 och den paragrafens rubrik och 1–3 mom. samt numret på 3–6 § till 90–93 samt de paragrafernas rubriker, i lagens II avd. 9 kap., numret på 1 § till 94 samt numret på 2 § till 95 och den paragrafens 1 och 3 mom., i lagens II avd. 10 kap., numret på 1 § till 96 och den paragrafens rubrik och 3 mom., numret på 2 och 3 § till 97 och 98 samt de paragrafernas rubriker, numret på 4–10 § till 99–105, numret på 11 § till 106 och den paragrafens rubrik, numret på 12 § till 107 och den paragrafens rubrik och 1 och 3 mom., numret på 13 § till 108 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 14 § till 109 och den paragrafens rubrik, numret på 15 § till 110 och den paragrafens 1 mom., numret på 16 och 17 § till 111 och 112 samt numret på 18 § till 113 och den paragrafens rubrik, i lagens II avd. 11 kap., numret på 1 § till 114 och den paragrafens 1–3 mom., numret på 2 § till 115 och det inledande stycket i den paragrafen, numret på 3 § till 116 och den paragrafens 1 mom., numret på 4 § till 118 och den paragrafens rubrik och 1 mom. samt numret på 5 § till 119 och den paragrafens rubrik och 1 mom., i lagens II avd. 12 kap., numret på 1 § till 120 och den paragrafens rubrik, numret på 2 och 3 § till 121 och 122, numret på 4 § till 123 och den paragrafens 1 mom., numret på 5 § till 124 och den paragrafens rubrik, numret på 6 § till 125 och den paragrafens 1 och 3 mom., numret på 7–9 § till 126–128 samt numret på 10 § till 129 och den paragrafen, i lagens II avd. 13 kap., numret på 1 § till 130, numret på 2 § till 131 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 och 4 § till 132 och 133 samt de paragrafernas rubriker och numret på 5 och 6 § till 134 och 135, numret på lagens II A avd. till III samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 136 och den paragrafens 1 mom., numret på 2 § till 137 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 § till 138 och den paragrafens 2 och 4 mom., numret på 4 och 5 § till 139 och 140 samt de paragrafernas ru-



briker, numret på 6 § till 141 och den paragrafens rubrik och 2 mom. samt numret på 7 och 8 § till 142 och 143, i 2 kap. i den avdelningen, den svenska språkdräkten i kapitlets rubrik, numret på 1 § till 144 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 145 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 3 § till 146 och den paragrafens rubrik och det inledande stycket i 1 mom., numret på 4 § till 147 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 5 § till 148 och den paragrafens 1 mom. samt numret på 6 § till 149 och den paragrafen, numret på lagens III avd. till IV samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 150 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 151 och den paragrafens 1 och 7 punkt samt numret på 3 och 4 § till 152 och 153, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 154, numret på 2 § till 155 och den paragrafens 2 mom., numret på 2 a § till 156 och den paragrafens rubrik och 5 mom., numret på 3 § till 157 och det inledande stycket och 1 punkten i den paragrafens 1 mom., numret på 4 § till 158 och den paragrafen samt numret på 5–7 § till 159–161, i 3 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 162 och den paragrafens 3 mom., numret på 2 § till 163 och den paragrafens 1 mom., numret på 3–8 § till 164–169, numret på 9 § till 170 och den paragrafens 3 mom., numret på 10 § till 171 och den paragrafens 1 mom. samt numret på 11 § till 172, i 4 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 173, numret på 2 § till 174 och den paragrafen samt numret på 3 § till 175, i 5 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 176 och den paragrafens rubrik samt numret på 2 § till 177, numret på lagens IV avd. till V samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 178, numret på 2 § till 179 och den paragrafens 2 mom., numret på 3 § till 180, numret på 4 § till 181 och den paragrafens 4 och 5 mom., numret på 5 § till 182 och den paragrafen, numret på 6–8 § till 183–185, numret på 9 § till 186 och den paragrafens 5 mom., numret på 10 § till 187 och den paragrafen, numret på 11–13 § till 188–190, numret på 14 § till 191 och den paragrafen, numret på 15 § till 192 och den paragrafens 3 mom.,

numret på 16 § till 193 och den paragrafen samt numret på 17 och 18 § till 194 och 195, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 196, numret på 2 § till 197 och den paragrafens 3 mom., numret på 3 § till 198 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 3 a § till 199 och den paragrafens 1 och 2 mom., numret på 4 § till 200 och den paragrafens 4 mom., numret på 5 § till 201, numret på 6 § till 202 och den paragrafens 1 och 3 mom. samt numret på 7 § till 203 och den paragrafen, i 3 kap. i den avdelningen, numret på 1–4 § till 204–207 samt numret på 5 § till 208 och den paragrafens 1 mom., i 4 kap. i den avdelningen, numret på 1 och 2 § till 209 och 210 samt de paragrafernas rubriker, numret på 3 § till 211 och den paragrafens rubrik och 5 mom., numret på 4 § till 212 och den paragrafens rubrik och 4 mom., numret på 5 § till 213 och den paragrafens rubrik, numret på 6 § till 214 samt numret på 7 § till 215 och den paragrafens rubrik, numret på lagens V avd. till VI samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 216 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 217 och den paragrafens rubrik och 1 och 3 mom. samt numret på 3 § till 218 och den paragrafens rubrik och 1 mom., rubriken för 2 kap. i den avdelningen och, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 219 och den paragrafens rubrik och 5 mom., numret på 2 § till 220 och den paragrafens inledande stycke och 5 punkt, numret på 3 § till 221 och det inledande stycket i den paragrafens 1 mom., numret på 4 § till 222 och det inledande stycket i den paragrafen, numret på 5 § till 223 samt numret på 6 § till 224 och den paragrafens rubrik, rubriken för 3 kap. i den avdelningen och, i 3 kap. i den avdelningen, numret på 1–3 § till 225–227 samt de paragrafernas rubriker, numret på 4 § till 228 och den paragrafens rubrik och det inledande stycket i den paragrafens 1 mom., numret på 5 § till 229 och den paragrafens rubrik, numret på 6 § till 230 och den paragrafens rubrik och 3 mom., numret på 7 § till 231 och den paragrafens rubrik och 1 och 2 mom. samt numret på 8 § till 232 och den paragrafens rubrik, i 4 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 233 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 234 och den paragrafen samt numret på 3 § till 235 och den paragrafens rubrik, i 5 kap. i den avdelningen, numret på 1 och 2 § till 236 och 237, numret på 3 § till 238 och den paragrafen samt numret på 4 och 5 § till 239 och 240 samt de paragrafernas rubriker, numret på lagens VI avd. till VII samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 241 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 2 § till 242, numret på 2 a § till 243 och den paragrafens rubrik, numret på 2 b § till 244, numret på 2 c § till 245 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 § till 246 och den paragrafens ru-

brik och 2, 3 och 5 mom., numret på 3 a § till 247 och den paragrafen, numret på 3 b § till 248 och den paragrafens rubrik, numret på 3 c § till 249 och den paragrafen, numret på 3 d § till 250 och den finska språkdräkten i paragrafens rubrik, numret på 3 e och 3 f § till 251 och 252 och de paragraferna, numret på 3 g § till 253 och den paragrafens rubrik, numret på 3 h § till 254, numret på 4 § till 255 och den paragrafens 2 mom., numret på 5–7 § till 256–258 och de paragraferna, numret på 8 § till 259 och den paragrafens 2 mom., numret på 9 § till 260 och den paragrafen samt numret på 10 § till 261, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 262 och den paragrafens 2 och 5 punkt, numret på 2–6 § till 263–267 och de paragraferna samt numret på 7 § till 271 och den paragrafens 1 mom. 2 punkt,

av dem i lagens I avd. 1 kap., rubrikerna för 1 och 2 §, i lagens II avd. 1 kap., 3 § 3 mom. och 15 § 1 mom., i lagens II avd. 2 kap., rubrikerna för 3, 5 och 6 §, i lagens II avd. 3 kap., 3–8 §, 11, 12, 14 och 15 §, i lagens II avd. 4 kap., rubriken för 1 §, 1 § 1 mom. 10 punkten, rubriken för 2 § samt 11 §, i lagens II avd. 5 kap., rubriken för 2 §, 2 § 1 mom. 5 punkten, rubriken för 3 §, 3 § 1–3 mom., rubrikerna för 4 och 5 § samt 6 §, i lagens II avd. 6 kap., rubriken för 2 § samt 3 §, rubriken för 4 §, 4 § 1 mom., rubrikerna för 5 och 6 § samt 8 §, i lagens II avd. 7 kap., rubrikerna för 1–8 §, 8 § 2 mom., rubriken för 9 och 10 § samt 10 § 1 mom., 15 § 1 mom. 2 punkten, 16 §, 18 § 4 mom., rubriken för 19 § samt 19 § 3 mom. och rubriken för 21 §, i lagens II avd. 8 kap., rubriken för 1 §, 1 § 1 mom. och rubrikerna för 3–6 §, i lagens II avd. 10 kap., rubriken för 1 § samt 1 § 3 mom., rubrikerna för 2, 3 och 11 §, rubriken för 13 §, 13 § 2 mom. och rubrikerna för 14 och 18 §, i lagens II avd. 11 kap., det inledande stycket i 2 §, i lagens II avd. 12 kap., rubriken för 1 §, 4 § 1 mom., rubriken för 5 § samt 10 §, i lagens II avd. 13 kap., 2 § 1 mom. samt rubrikerna för 3 och 4 §, i lagens III avd. 2 kap., rubriken för 2 a §, 2 a § 5 mom. och 4 §, i lagens III avd. 5 kap., rubriken för 1 §, i lagens IV avd. 1 kap., 15 § 3 mom. och 16 §, i lagens IV avd. 2 kap., 6 § 1 och 3 mom. och 7 §, i lagens IV avd. 4 kap., rubrikerna för 1 och 2 §, rubriken för 4 §, 4 § 4 mom. och rubriken för 5 §, i lagens V avd. 1 kap., rubriken för 1 §, i lagens V avd. 2 kap., rubriken för kapitlet, det inledande stycket i 2 §, 2 § 5 punkten, det inledande stycket i 3 § 1 mom., det inledande stycket i 4 § och rubriken för 6 §, i lagens V avd. 3 kap., rubrikerna för 1–3 och 5 § och rubriken för 7 §, 7 § 1 och 2 mom. samt i lagens VI avd. 1 kap., 3 a §, rubriken för 3 b §, den finska språkdräkten i rubriken för 3 d § samt 3 e §, rubriken för 3 g §, 7 §, 8 § 2 mom. och 9 §, i lagens VI avd. 2 kap., 1 § 2 och 5 mom. och 3–6 § sådana de lyder i lag 301/2018, i lagens II avd. 1 kap., 2 § 1 mom., rubriken för 9 §, 9 § 1 mom., rubriken för 10 § samt 14 §, i lagens II avd. 3 kap., 1 § 2 mom. 3 punkten, i lagens II avd. 10 kap., 15 § 1 mom., i lagens II avd. 11 kap., 1 § 1–3 mom. och 3 § 1 mom., i lagens II avd. 12 kap., 6 § 1 och 3 mom. och, i lagens II avd. 13 kap., 2 § 1 mom., i lagens II A avd. 1 kap., 1 § 1 mom. och, i lagens IV avd. 1 kap., 2 § 2 mom., 4 § 5 mom., 9 § 5 mom. och 10 §, i lagens IV avd. 2 kap., 2 § 3 mom. samt 3 a § 1 och 2 mom, i lagens IV avd. 3 kap., 5 § 1 mom., i lagens IV avd. 4 kap., rubriken för 3 §, 3 § 5 mom. och rubriken för 7 §, i lagens V avd. 1 kap., rubriken för 2 §, 2 § 1 och 3 mom. och, rubriken för 3 § samt 3 § 1 mom., i lagens V avd. 3 kap., rubriken för kapitlet, rubriken för 6 §, 6 § 3 mom. och rubriken för 8 §, i lagens V avd. 4 kap., rubriken för 1 §, 2 § och rubriken för 3 §, i lagens V avd. 5 kap., 3 § och rubrikerna för 4 och 5 § samt, i lagens VI avd. 1 kap., rubriken för 1 §, 1 § 1 mom., rubriken för 2 a §, 3 c § 1 mom. och 3 f § sådana de lyder i lag xxx/2018, i lagens II avd. 3 kap., 2, 9, 10 och 13 §, i lagens II avd. 8 kap., rubriken för 2 § samt 2 § 1–3 mom., i lagens II avd. 9 kap., 2 § 1 och 3 mom., i lagens II avd. 11 kap., rubriken för 4 §, 4 § 1 mom., rubriken för 5 § och 5 § 1 mom., i lagens IV avd. 1 kap., 16 §, i lagens IV avd. 2 kap., rubriken för 3 § och 3 § 2 mom., i lagens V avd. 2 kap., rubriken för 1 § och 1 § 5 mom., i lagens V avd. 3 kap., rubriken för 4 § samt det inledande stycket i 4 § 1 mom., i lagens VI avd. 1 kap., 3 c § samt 5 och 6 § sådana de lyder delvis ändrade i lagarna 301/2018 och xxx/2018, i lagens II A avd. 1 kap., 2 § 1 mom., 3 § 2 och 4 mom., rubrikerna för 4, 5 och 6 § samt 6 § 2 mom., i lagens II A avd. 2 kap., den svenska språkdräkten i kapitlets rubrik, rubriken för 2 §, 2 § 2 mom., rubriken för 3 §, det inledande stycket i 3 § 1 mom., rubriken för 4 §, 4 § 2 mom., 5 § 1 mom. och 6 § sådana de lyder i lag 579/2018, i lagens III avd. 4 kap., 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lag

## RP 157/2018 rd

zzz/2018, i lagens IV avd. 1 kap., 9 § 5 mom. sådant det lyder i lag zzz/2018, och i lagens VI avd. 2 kap., 7 § 1 mom. 2 punkten, sådan den lyder i lag 731/2018 samt fogas till lagen nya 18, 28, 37 och 117 § samt 159 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

### AVDELNING I

#### ALLMÄNT

##### 1 kap

##### Allmänna bestämmelser

##### 1 §

*Lagens tillämpningsområde*

---

##### 2 §

*Allmänna definitioner*

---

### AVDELNING II

#### TRAFIKMARKNADEN

##### 1 kap

##### Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken

##### 3 §

*Transport av personer och gods på väg*

---

##### 4 §

*Taxitrafik*

För yrkesmässig transport av personer på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (taxitrafik) behövs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i 3 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik.

---

##### 5 §

*Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd*

---

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

---

6 §

*Beviljande av taxitrafiktillstånd*

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

---

- 2) som har gott anseende på det sätt som avses i 8 §,
  - 3) vars tillstånd enligt denna lag inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. under det senaste året,
- 

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

- 1) som har gott anseende på det sätt som avses i 9 §,
  - 2) vars trafik tillstånd inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. under det senaste året,
- 

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att tillståndssökanden har faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland och att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig har gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ska också ha gott anseende på det sätt som avses i 8 §.

---

7 §

*Trafikansvarig inom tillståndspliktig vägtrafik*

---

8 §

*Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

---

9 §

*Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

En juridisk person som söker eller innehar taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd har inte gott anseende, om

---

2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 8 §.

---

En juridisk person ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 8 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

10 §

*Taxi-, person- och godstrafiktillståndets giltighet*

---

11 §

*Ändring och förnyande av taxi-, person- och godstrafiktillstånd*

Ett taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd kan ändras eller förnyas på ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. På förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av tillstånd. Vid ändring av tillstånd bör förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 5–9 § beaktas till den del de inverkar på ändringen av tillståndet.

---

12 §

*Dödsbonds rätt att fortsätta den tillståndspliktiga vägtrafiken*

---

13 §

*Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag*

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som avses i 8 § 1 mom. eller 9 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i de bestämmelserna. Som riskföretag betraktas också en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bolagsman har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som anges i 8 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i den bestämmelsen.

En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd upphör att vara ett riskföretag, om varken företaget eller dess trafikansvarige, den verkställande direktören eller en ansvarig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som föreskrivs i 8 § 1 mom. eller 9 § 1 mom.

14 §

*Utredningsskyldighet för beställare av godstransport*

---

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra en utredning enligt 2 mom., om det avtalade transportpriset exklusive mervärdesskatt är mindre än 500 euro för transportavtal

## RP 157/2018 rd

som ingåtts under en tremånadersperiod eller om värdet på vederlaget, exklusive mervärdesskatt, i ett underleverantörsavtal för en inrikes transport i Finland enligt 3 § 3 mom. är högst 10 000 euro.

### 15 §

#### *Utrednings- och anmälningskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster*

---

### 16 §

#### *Registreringsskyldighet inom godstrafiken*

En tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kilogram men är högst 3 500 kilogram ska registrera sig hos Transport- och kommunikationsverket. Registreringsplikt föreligger dock inte om tillstånd med stöd av 3 § 3 mom. inte krävs för verksamheten.

### 17 §

#### *Fordon som används i trafik*

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska se till att de motorfordon som används för trafik är registrerade i det trafik- och transportregister som avses i 216 § och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.

---

### 18 §

#### *Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd*

Innehavare av persontrafiktillstånd som har mer än 15 bussar som används i trafik, eller innehavare av godstrafiktillstånd som har mer än 15 fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo, ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. De ska bedöma de risker som hotar kontinuiteten i verksamheten och på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som avses i 1 mom. för att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet.

2 kap

**Internationella vägtransporter**

19 §

*Definitioner av internationell vägtransport*

---

20 §

*Beviljande av vägtransporttillstånd för transporter i Finland*

---

21 §

*Beviljande av vägtransporttillstånd för utrikestransporter*

---

22 §

*Återlämnande av internationellt vägtransporttillstånd*

Tillståndshavaren är skyldig att utan dröjsmål till tillståndsmyndigheten återlämna ett tillstånd som avses i 20 eller 21 § och som inte kommer att användas eller som inte har använts. Tillståndsmyndigheten kan kräva att transporttillståndet återlämnas om tillståndshavaren inte använder tillståndet och inte heller börjar använda tillståndet inom en skälig frist som bestäms av tillståndsmyndigheten.

23 §

*Rättigheter vid internationella kombinerade vägtransporter*

---

24 §

*Villkor för utförande av internationella kombinerade vägtransporter*

---

3 kap

**Krav på förare i vägtrafik**

25 §

*Krav på taxiförare*

---

## RP 157/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan körkort tillstånd för taxiförare till en person som

3) har avlagt Transport- och kommunikationsverkets prov för taxiförare. Utöver att den som bedriver taxitrafik i enlighet med 151 § ska ansvara för och se till att föraren har behövlig kompetens är syftet med provet att i samband med ansökan om körkort tillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon och kan beakta passagerarens funktionsnedsättningar.

### 26 §

#### *Giltighet för och förnyande av körkort tillstånd för taxiförare*

Ett körkort tillstånd för taxiförare är i kraft fem år från beviljandet av tillståndet. För taxiförare som fyllt 68 år är tillståndet dock i kraft två år från beviljandet. Om beslutet om ett nytt körkort tillstånd har fattats före sökandens befintliga körkort tillstånd löper ut, är det nya körkort tillståndet i kraft den föreskrivna tiden från det att giltighetstiden för det föregående körkort tillståndet löper ut.

Ett körkort tillstånd kan förnyas genom ansökan till Transport- och kommunikationsverket. För förnyande av körkort tillstånd gäller vad som föreskrivs om beviljande av körkort tillstånd i 25 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. Om den som ansöker om förnyande av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 25 § 3 mom., kan tillståndet ändå förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

### 27 §

#### *Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare*

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon ska ha yrkeskompetens i vägtrafik och uppfylla kraven på minimiålder. Kraven gäller också medborgare i andra EES-stater samt sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat.

En lastbils- eller bussförare ska förutom yrkeskompetens ha körrätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs.

Denna lag tillämpas också på personer som framför traktorer och andra fordon eller fordonskombinationer, om kravet är körkort för lastbil eller buss.

### 28 §

#### *Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare*

Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om

- 1) fordonets största tillåtna konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,
- 2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitala akutsjukvården, Försvarmakten, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,
- 3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller om ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,



- 4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet,
- 5) fordonet används för körundervisning som ges för erhållande av kör rätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning enligt denna lag,
- 6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter,
- 7) en buss som får framföras med kör rätt för fordon av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller
- 8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller fordonet används för transport i liten skala av egna varor som föraren säljer på en bestämd plats, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

29 §

*Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*

Yrkeskompetens förvärfvas genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens för trafikformen i fråga och genom avläggande av det teoriprov som ingår i utbildningen eller ett prov för grundläggande yrkeskompetens. Yrkeskompetensen gäller fem år och kan förlängas med fem år i taget genom fortbildning. Avläggande av grundläggande yrkeskompetens krävs inte av den på vilken på basis av tidpunkten för beviljande av körkort för trafikformen i fråga kan tillämpas bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i artikel 4 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

De läroämnen som ingår i utbildningen samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. De innehåller basuppgifter om kraven på verksamheten som förare, om omständigheter som påverkar säkerheten för förare, transporter och trafik samt om god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. Grundläggande yrkeskompetens avläggs särskilt för utövande av respektive lastbilsförar- eller bussföraryrke och därvid kan den kompetens som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare räknas till godo så som särskilt föreskrivs om det.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare genomförs också den utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

Grundläggande yrkeskompetens ska förvärfvas enligt denna lag, om förarens permanenta boplatssort enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort är i Finland. Förare som är medborgare i andra länder och som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat ska förvärva grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag, om föraren är anställd hos ett företag i Finland eller har beviljats arbetstillstånd i Finland.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i den grundläggande yrkeskompetens som avses i paragrafen samt om i 1 mom. avsedda hävdvunna rättigheter, i 2 mom. avsett tillgodoräknande av kompetens och genomförandet av i 3 mom. avsedd utbildning.

30 §

*Minimiålder för lastbils- och bussförare*

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

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

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

Den som har avlagt yrkesinriktad grundexamen som förutsätts för uppgifter som bussförare och avlagt grundläggande yrkeskompetens för bussförare annat än genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, får med avvikelse från 2 mom. framföra bussar i klass D1 eller klass D i Finland, med undantag för Åland, om han eller hon har fyllt 18 år och har erhållit kör rätt för fordonsklassen i fråga. En förare som inte har fyllt 20 år, får framföra bussar i klass D bara i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter och flytta fordon i klass D utan passagerare.

31 §

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

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar 280 timmar, av vilka minst 20 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kan också genomföras i snabbare tempo. Då omfattar den 140 timmar, av vilka minst 10 timmar ska vara körundervisning.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kan utvidgas så att den omfattar också någon annan transportform. Personen ska då avlägga de delar av läroämnesförteckningen som avses i 29 § 2 mom. och som motsvarar transportformen och den kompetens som ska avläggas. Den kompletterande utbildningen omfattar 70 timmar, av vilka minst fem timmar ska vara körundervisning. I snabbare tempo omfattar den 35 timmar, av vilka minst tre lektioner ska vara körundervisning.

I det teoriprov som ska avläggas som avslutning på utbildningen ska ingå minst en fråga för varje mål i den förteckning över läroämnena som avses i 29 § 2 mom., och om yrkeskompetensen utvidgas i enlighet med 2 mom. i denna paragraf för varje mål för transportformen i fråga. Den som godkänns i provet får ett intyg över att grundläggande yrkeskompetens förvärvats eller över att den förvärvats genom utbildning i snabbare tempo. Inom yrkesutbildningen kan en anteckning om genomförd utbildning också tas in i det betyg över avlagd examen som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning (531/2017).

Inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska iakttas vad som i denna lag föreskrivs om utbildningens innehåll och genomförande. Om den som genomgår utbildning för grundläggande yrkeskompetens inte har kör rätt för det fordon som ska användas i körundervisningen, ska bestämmelserna om körkortsutbildning för motsvarande klass tillämpas vid körundervisningen.

## RP 157/2018 rd

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehåll och genomförande av utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och det prov som ingår i utbildningen samt om anmälan till provet. Genom förordning av statsrådet får också bestämmelser utfärdas om lektionernas längd.

### 32 §

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

Provet för grundläggande yrkeskompetens består av ett teoriprov och ett praktiskt prov. Teoriprovet är tvådelat och ska uppfylla kraven i punkt 2.2 a i avsnitt 2 i bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

I det praktiska provet ingår ett körprov. I samband med det bedöms i enlighet med punkt 1 i läroämneshöreteckningen med beaktande av säkerhetsbestämmelserna graden av avancerad träning i rationell körning i olika trafiksituationer och trafikmiljöer som förare kan träffa på i sitt arbete. Körprovets längd är minst 90 minuter, av vilket högst en tredjedel kan genomföras med hjälp av en avancerad simulator eller på ett särskilt testområde, framför allt vid bedömningen av agerande, kontrollen över fordonet, rationell körning och körning i svåra och varierande förhållanden. I det praktiska provet ingår dessutom en deluppgift där man bedömer den kompetens som den aktuella transportformen kräver, särskilt i fråga om punkterna 1.4–1.6, 3.2, 3.3 och 3.5 som handlar om förmågan att lasta fordonet och samtidigt uppfylla kraven på säkerhet och ett korrekt utnyttjande av fordonet, säkerställa passagerarnas säkerhet och bekvämlighet, förebygga brottslighet och människosmuggling samt förebygga fysiska risker och bedöma krissituationer. Längden på denna deluppgift är minst 30 minuter.

Den grundläggande yrkeskompetensen kan utvidgas till att gälla andra transportformer genom att man avlägger motsvarande praktiska prov och av teoriprovet de delar i läroämneshöreteckningen som gäller transportformen och kompetensen i fråga.

Den som godkänns i provet får ett intyg över att ha avlagt provet för grundläggande yrkeskompetens. Inom yrkesutbildningen kan en anteckning om genomförd utbildning för grundläggande yrkeskompetens också tas in i det betyg över avlagd examen som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning.

Beroende på den yrkeskompetens som ska avläggas ska den lastbil eller buss som används i provet för grundläggande yrkeskompetens uppfylla kraven på det fordon som används i körundervisningen för körkortet. Den som kör fordonet i det praktiska provet ska ha kör rätt för fordonet. Vid avläggande av yrkeskompetens tillämpas 33 § 4 mom., om den som avlägger yrkeskompetensen inte har kör rätt för det fordon som används i undervisningen.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om provet för grundläggande yrkeskompetens och hur det ska genomföras samt om anmälan till provet.

### 33 §

#### *Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare i samband med yrkesutbildning*

Det teoriprov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och provet för grundläggande yrkeskompetens kan avläggas stegvis under den yrkesutbildning som innefattar avläggande av en examen eller annan samlad kompetens enligt 1 § i lagen om referensram för examina och övriga samlade kompetenser (93/2017). Utbildningen ska vara i minst sex månader och högst tre år.

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

- 1) har kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs,
- 2) uppfyller de ålderskrav som föreskrivs i 30 § 4 mom. för att få framföra buss,

3) har ett godkännande av ett utbildningscentrum som godkänts för utbildning enligt 1 mom., som ger rätt att utan yrkeskompetens framföra fordonet eller fordonskombinationen för de transporter som utförs under utbildningen. Godkännandet ska bestyrkas med ett godkännandedokument som utbildningscentrumet utfärdar.

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

I utbildningen för grundläggande yrkeskompetens som ges i samband med yrkesinriktad examenutbildning som avses i 3 § i lagen om yrkesutbildning (531/2017) ska iaktas av Utbildningsstyrelsen bestämda examensgrunder.

34 §

*Fortbildning för lastbils- och bussförare*

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning. Kravet på fortbildning gäller också förare som på grundval av de hävdvunna rättigheter som avses i 29 § 1 mom. inte behöver avlägga grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning i läroämnena som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens samt undervisning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. I undervisningen ska iaktas ett utbildningsprogram för fortbildning som fastställts av Transport- och kommunikationsverket.

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

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

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

35 §

*Utbildningscentrum för lastbils- och bussförare*

Vid godkännande av ett utbildningscentrum för utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning iaktas bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Undervisnings- och kulturministeriet kan som utbildningscentrum godkänna en sökande som har ett sådant tillstånd att ordna examina och utbildning som avses i 22 § 1 mom. i lagen om yrkesutbildning och om utbildningen ingår i den yrkesutbildning som ges vid utbildningscentrumet. Huvudstaben kan som utbildningscentrum godkänna en enhet vid Försvarsmakten som ordnar förarutbildning vid Försvarsmakten. Transport- och kommunikationsverket kan som utbildningscentrum godkänna andra än ovannämnda anordnare av yrkesutbildning och utbildningsanordnare som har tillstånd att hålla bilskola och ordna förarundervisning för erhållande av körkort för lastbil eller buss eller fordonskombinationer av dessa. Transport- och kommunikationsverket kan dessutom som ett utbildningscentrum som enbart ordnar fortbildning godkänna sådana andra företag, stiftelser eller sammanslutningar som med avseende på utbildningens art och omfattning har tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen. Bestämmelser om tillsynen över utbildningscentrumen finns i 193 § i denna lag.

## RP 157/2018 rd

I ansökan ska det beskrivas hur utbildningscentrumet och den utbildning som ges där uppfyller kraven. Godkännandet ges tills vidare, dock högst för den tid under vilken utbildningsanordnaren med stöd av ett i 2 mom. avsett tillstånd att anordna examina och utbildning har rätt att ordna yrkesutbildning. Om det sker ändringar i de uppgifter som enligt den myndighet som godkänt utbildningscentrumet krävs för ett godkännande, ska utbildningscentrumet omedelbart informera den myndighet som godkänt utbildningscentrumet om detta.

Närmare bestämmelser om kraven på utbildningscentrumen och om de uppgifter som ska lämnas i ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 36 §

#### *Undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen för lastbils- och bussförare*

Ett utbildningscentrum ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en föreståndare som ansvarar för undervisningen samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. Ett utbildningscentrums ansvariga föreståndare ska styra, övervaka och utveckla undervisningen och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

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

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

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

2) studeranden har tillstånd för undervisningspraktik enligt 91 § i körkortslagen och uppfyller de övriga kraven för undervisningspraktik.

De fordon som används vid körundervisningen ska motsvara den yrkeskompetens som avläggs och uppfylla de krav som föreskrivs i 32 § 5 mom.

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

### 37 §

#### *Bedömning av prov för lastbils- och bussförarens yrkeskompetens*

Den som ordnar prov för yrkeskompetens i vägtrafik ska vara tillförlitlig och solvent och ha tillräckliga yrkeskunskaper och tillräckliga ekonomiska och andra förutsättningar för att få ordna sådana prov som avses i denna lag och i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Den som ordnar prov ska ha en föreståndare som ansvarar för proven och som styr, övervakar och utvecklar provverksamheten och även i övrigt faktiskt sköter de uppgifter som ingår i uppdraget, med hänsyn till verksamhetens omfattning ha tillräckligt med personal som utför bedömningarna samt fordon som uppfyller kraven i 32 § 5 mom. och övriga lämpliga redskap och lokaler som behövs vid examination.

Den som bedömer prov ska vara tillförlitlig och insatt i bedömning och i grunderna för de prov som ska bedömas och ha de kunskaper och den yrkesskicklighet som behövs för uppgiften och som förvärvats genom lämplig utbildning eller arbetserfarenhet. Den som ordnar prov svarar för att bedömaren har nödvändig behörighet. Den föreståndare som har ansvar för ett prov ska vara insatt i bedömning och i grunderna för de prov som ordnas och ha de kunskaper och den yrkesskicklighet som behövs för uppgiften och som förvärvats genom lämplig utbildning eller arbetserfarenhet.

Som anordnare av prov kan på ansökan godkännas ett företag, en stiftelse eller någon annan sammanslutning. I ansökan beskrivs provet, hur det ska genomföras och bedömningsprinciperna. Provet ska ordnas på det sätt som anges i ansökan och enligt godkännandet och villkoren för detta. Den godkännande myndigheten ska genast informeras om ändringar som gäller ordnande av provet. Om kraven på godkännande inte längre uppfylls, bestämmelserna som gäller provet inte iakttas eller provet i övrigt inte ordnas på lämpligt sätt, kan den som ordnar provet få en anmärkning eller en varning samt en uppmaning att avhjälpa observerade brister inom utsatt tid. Om uppmaningen inte iakttas, kan godkännandet återtas.

Med avvikelse från 3 mom. ovan kan proven ordnas också vid en utbildningscentral som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet inom ramen för yrkesinriktad förarutbildning eller vid Försvarsmakten i samband med Försvarsmaktens förarutbildning. I fråga om dem som ordnar prov enligt denna paragraf och godkännandet av dem, utnämningen av bedömare, utfärdande av intyg och övervakningen av prov svarar en myndighet som fastställts i 193 § i denna lag.

På den som bedömer prov tillämpas straffrättsligt tjänsteansvar och förvaltningslagens (434/2003) bestämmelser om jäv och han eller hon kan inte, förutom i fråga om yrkesinriktad förarutbildning eller Försvarsmaktens förarutbildning enligt 4 mom., verka som utbildningsanordnare vid ett utbildningscentrum enligt denna lag. Närmare bestämmelser om prov, hur de genomförs och ordnas och om uppgifterna och behörighetskraven för bedömarna och den föreståndare som ansvarar för proven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 38 §

#### *Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens utbildning*

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

Den som ordnar prov ska förvara alla prov som den har ordnat och, om bara delar av ett prov har avlagts, de dokument som gäller delarna.

Närmare bestämmelser om förvaringstiderna för de dokument som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 39 §

#### *Påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens*

Yrkeskompetens påvisas med ett yrkeskompetensbevis för förare eller en anteckning om yrkeskompetens som görs i körkortet. Uppgifter om yrkeskompetens ingår i det trafik- och transportregister som avses i 216 §.

En anteckning om yrkeskompetens är i kraft i fem år från utfärdandet av det intyg som avses i 31 § 3 mom. eller 32 § 4 mom. eller det intyg över avläggande av ett prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens eller från utfärdandet av det intyg som avses i 34 §

## RP 157/2018 rd

2 mom. över genomgången fortbildning för fortsatt yrkeskompetens under angiven tid eller från utfärdandet av föregående anteckning om yrkeskompetens.

Ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning i körkortet förutsätter att yrkeskompetensen har förvärvats eller upprätthållits enligt 29 § 1 mom. och att sökanden har giltig körkort i Finland. En ansökan riktas till Transport- och kommunikationsverket. En ansökan om anteckning i körkortet görs med beaktande av det som föreskrivs i körkortslagen.

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

Närmare bestämmelser om anteckning av de tidsfrister som avses i 2 mom. och det förfarande som tillämpas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 40 §

#### *Särskilda bestämmelser om påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens*

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

Innan ett yrkeskompetensbevis enligt 1 mom. lämnas ut, kan en förare av särskilda skäl och för en bestämd tid ges ett temporärt dokument som bevis över yrkeskompetensen. Ett temporärt dokument godkänns som bevis på yrkeskompetens endast i Finland med undantag för Åland.

Ett yrkeskompetensbevis för förare postas till sökanden med iakttagande av bestämmelserna i körkortslagen om sändande av körkort per post.

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

### 41 §

#### *Erkännande av dokument som påvisar yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland*

Innehavare av dokument som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland och som överensstämmer med 40 § 1 mom. får framföra lastbil eller buss i Finland. Bestämmelser om ömsesidigt erkännande av körkort och anteckningarna i dem finns i körkortslagen.

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

Bestämmelser om ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag samt närmare bestämmelser om det förartillstånd som avses i 2 mom. och hur det används för att påvisa yrkeskompetens får utfärdas genom förordning av statsrådet.

4 kap

**Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare**

42 §

*Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter*

I detta kapitel avses med

---

10) *förare som är egenföretagare* en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan EU:s *förordning om internationell busstrafik*, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt 3 §, och

- a) som arbetar för egen räkning,
  - b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
  - c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och
  - d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,
- 

43 §

*Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter*

---

44 §

*Utfärdande av färdskrivarkort*

---

45 §

*Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare*

---

46 §

*Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare*

---



**RP 157/2018 rd**

47 §

*Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget*

---

48 §

*Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden*

---

49 §

*Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare*

---

50 §

*Nattarbete för förare som är egenföretagare*

---

51 §

*Raster för förare som är egenföretagare*

---

52 §

*Arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare*

En förare som är egenföretagare ska ha ett arbetstidsregister eller någon annan tillförlitlig rapport från de två föregående åren som ger information om arbetstider och raster enligt denna lag samt, om genomsnittlig arbetstid används, den referensperiod under vilken arbetstiden utjämnas till en veckoarbetstid på 48 timmar. Av arbetstidsregistret eller rapporten ska också de undantag som avses i 49 § 2 mom. och 50 § 2 mom. och motiven till dem framgå.

5 kap

**Marknaden för järnvägstrafik**

53 §

*Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*

---

## RP 157/2018 rd

### 54 §

#### *Förutsättningar för beviljande av koncession för järnvägstrafik*

---

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om

---

5) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i denna paragraf och i 53 § 3 mom. för bedömning av förutsättningarna.

---

### 55 §

#### *Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom järnvägstrafiken*

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 54 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden eller gällande kollektivavtal, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 54 § 2 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 54 § 4 punkten, om

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

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

3) sökanden har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

### 56 §

#### *Beviljande av koncession för järnvägstrafik*

---

### 57 §

#### *Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den*

---

### 58 §

#### *Beredskapsskyldighet inom järnvägstrafiken*

Järnvägsoperatörer ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras

verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen enligt 1 mom. för att säkerställa en enhetlig beredskap i hela landet.

6 kap

**Bedrivande av spårbunden stadstrafik**

59 §

*Spårbunden stadstrafik*

---

60 §

*Krav på utövare av spårbunden stadstrafik*

---

61 §

*Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom den spårbundna stadstrafiken*

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 60 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom trafikutövarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 60 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka trafiken.

Trafikutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 60 § 5 punkten, om

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

62 §

*Skyldighet för utövare av spårbunden stadstrafik att göra en anmälan om sin verksamhet*

En anmälan om bedrivande av spårbunden stadstrafik ska innehålla trafikutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska trafikutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 60 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

---

63 §

*Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik*

---

64 §

*Säkerhetsstyrningssystem inom spårbunden stadstrafik*

---

65 §

*Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik*

---

66 §

*Beredskapsskyldighet inom den spårbundna stadstrafiken*

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

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen enligt 1 mom. för att säkerställa en enhetlig beredskap i hela landet.

7 kap

**Behörighet inom järnvägstrafiken**

67 §

*Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet inom järnvägstrafiken*

---

68 §

*Järnvägsoperatörens ansvar för att kraven gällande förare uppfylls*

---

69 §

*Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken*

---

**RP 157/2018 rd**

70 §

*Beviljande av tillstånd för förare inom järnvägstrafiken*

---

71 §

*Giltigheten för tillstånd för förare inom järnvägstrafiken och förnyande av tillstånd*

---

72 §

*Medicinska krav på förare inom järnvägstrafiken*

---

73 §

*Krav på psykisk lämplighet för förare inom järnvägstrafiken*

---

74 §

*Läkarundersökningar av förare inom järnvägstrafiken*

---

Förare ska genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. En läkarundersökning ska också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förares hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 72 §.

---

75 §

*Psykisk lämplighet för förare inom järnvägstrafiken*

---

76 §

*Kompletterande intyg för förare inom järnvägstrafiken*

---

Utöver ett tillstånd enligt 69 § ska en förare ha ett kompletterande intyg som styrker vilken rullande materiel föraren får framföra och på vilket bannät. Ett kompletterande intyg i kategori A berättigar föraren att trafikera vid växelarbete och ett kompletterande intyg i kategori B att trafikera i tågtrafik.

---

**RP 157/2018 rd**

77 §

*Beviljande av kompletterande intyg*

---

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de språkkunskaper som ska krävas av förare samt om nivåkrav för språkkunskaper.

78 §

*Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det*

---

79 §

*Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning*

---

80 §

*Undantag från kravet på kompletterande intyg*

---

81 §

*Register över kompletterande intyg*

---

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

---

2) uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 77 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov, samt

---

82 §

*Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg*

En läroanstalt och en examinator ska trots sekretessbestämmelserna lämna järnvägsoperatören för registret över kompletterande intyg behövliga uppgifter när en förare har genomgått den utbildning som krävs för kompletterande intyg eller avlagt ett prov enligt 78 § 2 mom.

83 §

*Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid*

---

84 §

*Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg*

---

Uppgifter enligt 82 § och denna paragraf får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form enligt överenskommelse med den registeransvarige. Innan den tekniska anslutningen öppnas ska mottagaren visa att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

85 §

*Konkurs för den som för registret över kompletterande intyg*

---

Den som ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 83 §.

86 §

*Kompletterande intyg som beviljats i Sverige*

---

87 §

*Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken*

---

8 kap

**Förarutbildning inom järnvägstrafiken**

88 §

*Krav på utbildning för förare inom järnvägstrafiken*

En förare som avses i 67 § ska för att få allmän och yrkesmässig kompetens genomgå de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg. Dessutom krävs det att en examinator har bedömt de prov som krävs för uppgiften som förare med godkänt resultat.

---

89 §

*Prov för förare inom järnvägstrafiken*

Sedan en sådan utbildning som avses i 88 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften.

Transport- och kommunikationsverket fastställer de prov som ska avläggas för att få tillstånd och förordnar de examinatore som ska anlitas vid proven. Transport- och kommunikations-

ionsverket ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatoreer när verket offentliggör det förfarande som ska iakttas vid beviljande av tillstånd enligt 70 § 4 mom.

Järnvägsoperatören fastställer de prov som ska avläggas för kompletterande intyg och förordnar de examinatoreer som ska anlitas vid proven. Järnvägsoperatören ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatoreer när operatören fastställer det förfarande som ska iakttas vid beviljande av kompletterande intyg enligt 77 § 1 mom. Förarens förmåga att arbeta som förare ska bedömas genom ett körprov som utförs på bannätet. Dessutom kan förarens förmåga att hantera avvikande situationer och funktionsstörningar och andra motsvarande förmågor mätas med hjälp av simulator. I fråga om kompletterande intyg för bannät i Finland får endast en examinatoreer som Transport- och kommunikationsverket har godkänt examinera det prov som gäller kännedomen om bannätet, inklusive kännedom om rutten och trafikregler.

---

90 §

*Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken*

---

91 §

*Skyldigheter för läroanstalter inom järnvägstrafiken*

---

92 §

*Ordnande av handledning som ingår i utbildning av förare inom järnvägstrafiken*

---

93 §

*Godkännande av examinatoreer för förare inom järnvägstrafiken*

---

9 kap

**Sjöfart på Finlands vattenområden**

94 §

*Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden*

---



## RP 157/2018 rd

### 95 §

#### *Undantag som gäller cabotage*

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd för handelssjöfart med utländskt fartyg enligt 94 §, om inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet och

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

---

Genom förordning av statsrådet kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskrivas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. avsett tillstånd bedriva i 94 § angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.

---

### 10 kap

#### **Behörighet för fartygspersonal**

### 96 §

#### *Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal*

---

Detta kapitel tillämpas dock inte på fartygspersonal på

- 1) Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg som inte huvudsakligen används i allmän trafik för transport av passagerare eller last,
  - 2) räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 §,
  - 3) fritidsbåtar,
  - 4) fartyg med en längd på högst 10 meter som används inom industrianläggningars klart avskilda uppdämningsbassänger,
  - 5) fartyg med en längd på högst 10 meter som inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering, med undantag för hyresbåtar som hyrs ut bemannade,
  - 6) fartyg som används i sådan frivillig sjöräddningsverksamhet som inte utgör kommersiell verksamhet och vars besättning är utbildad för att sköta eftersöknings- och räddningsuppgifter inom sjöräddningstjänsten,
  - 7) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.
- 

### 97 §

#### *Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal*

### 98 §

#### *Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal*

---

**RP 157/2018 rd**

99 §

*Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg*

---

100 §

*Behörighet för maskinbefäl på ångfartyg och motorfartyg*

---

101 §

*Behörighetskrav för maskinchef på lastfartyg och passagerarfartyg*

---

102 §

*Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad*

---

103 §

*Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg*

---

104 §

*Behörighetskrav för radiooperatörer*

---

105 §

*Befälhavarens minimiålder*

---

106 §

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

---

107 §

*Behörighetskrav och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal*

138

## RP 157/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket utfärdar på ansökan behörighetsbrev och certifikaten över specialbehörighet och för in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Transport- och kommunikationsverket utfärdar dock behörighetsbevis enligt 104 § i enlighet med det internationella radioreglemente som utgör bilaga till konventionen om Internationella teleunionen (ITU) (FördrS 94/1996).

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

### 108 §

#### *Specialutbildning för fartygspersonal*

En däcksmän ska ha däcksmäns utbildning och den som den som tjänstgör på fiskefartyg ska ha genomgått säkerhetsutbildning.

### 109 §

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

### 110 §

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

Transport- och kommunikationsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 98 § avsett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med kompetensbeviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, första maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg

### 111 §

#### *Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas*

### 112 §

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

113 §

*Förvaring och uppvisande av fartygspersonals certifikat och dokument*

---

11 kap

**Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten**

114 §

*Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten*

Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörighet eller ett skriftligt bevis över en sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen som Transport- och kommunikationsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Transport- och kommunikationsverket har bedömt och godkänt i enlighet med den konventionen. Transport- och kommunikationsverket får bara av särskilda skäl bedöma och godkänna andra utbildningsanordnare än sådana som har verksamhet i Finland.

Utbildningsanordnaren ska ansöka om godkännande hos Transport- och kommunikationsverket. Verket bedömer om utbildningsanordnaren uppfyller kraven enligt STCW-konventionen, eller i de fall som avses i 3 mom. kraven enligt 115 §. Utifrån bedömningen godkänner verket de utbildningsanordnare som uppfyller kraven. Bedömningen kan innefatta en bedömning av de lokaler och den utrustning som används för utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl godkänna också en utbildningsanordnare som ger en sådan utbildning som leder till behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller skriftligt bevis över en sjöfartsutbildning för sjöfart som inte överensstämmer med STCW-konventionen. Av särskilda skäl kan som utbildningsanordnare enligt detta moment godkännas också någon annan än en utbildningsanordnare med verksamhet i Finland.

---

115 §

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

En i 114 § 3 mom. avsedd utbildningsanordnare som godkänns av särskilda skäl ska ha:

---

116 §

*Godkännande av utbildning inom sjöfarten*

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

---

117 §

*Godkännande av räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem*

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen.

För att ett utbildningssystem ska godkännas förutsätts det att den myndighet som avses i 1 mom. har

1) en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de förfaranden och det innehåll som är nödvändigt för att kompetenskraven ska uppfyllas, och

2) den utrustning som utbildningen förutsätter.

Beslutet om godkännande kan förenas med villkor som gäller fartygets längd, den last eller maskiner som fartyget transporterar och fartområde. Om utbildningen eller verksamheten ändras väsentligt, ska en ny ansökan om godkännande göras.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet och om vilka dokument som ska bifogas ansökan.

118 §

*Bedömning av utbildning och utbildningsanordnare inom sjöfarten*

Transport- och kommunikationsverket får utvärdera de utbildningsanordnare och den utbildning som verket godkänt. Vid utvärderingen kontrolleras att utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 114–117 §.

---

119 §

*Anmälningsskyldighet för utbildningsanordnare inom sjöfarten*

En godkänd utbildningsanordnare ska omedelbart informera Transport- och kommunikationsverket om väsentliga ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan enligt 114 eller 116 § eller som sökanden annars gett.

---

12 kap

**Tillståndspliktig flygverksamhet**

120 §

*Definitioner gällande flygverksamhet*

---

121 §

*Lufttrafik*

---

122 §

*Luftrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller slutpunkt i Finland*

---

123 §

*Regelbunden luftrafik mellan Finland och tredjeländer*

Om inte något annat följer av 124 §, krävs för sådan regelbunden luftrafik som avses i lufttrafikförordningen mellan Finland och ett tredjeland att

- 1) lufttrafikföretaget har en operativ licens enligt 121 § och är etablerat i Finland,
  - 2) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller
  - 3) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett certifikat enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen som berättigar till att bedriva kommersiell trafik med luftfartyg, nedan *drifttillstånd*, och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.
- 

124 §

*Utdelning av begränsade luftrafikrättigheter*

---

125 §

*Icke-regelbunden luftrafik mellan Finland och tredjeländer*

Ett lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en EES-stat får flyga enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar (icke-regelbunden luftrafik) mellan Finland och tredjeländer utan något särskilt tillstånd. Om ett lufttrafikföretag som bedriver regelbunden trafik enligt 123 § kräver det, kan Transport- och kommunikationsverket dock förbjuda bedrivande av icke-regelbunden luftrafik, om det medför sådana ekonomiska olägenheter för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet som inte kan betraktas som obetydliga, och om det lufttrafikföretag som bedriver icke-regelbunden luftrafik med sin verksamhet kringgår begränsningarna för regelbunden luftrafik.

---

Transport- och kommunikationsverket kan vägra bevilja tillstånd om det finns anledning att misstänka att

- 1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,
  - 2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,
  - 3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av regelbunden luftrafik som föreskrivs i 123 och 124 §, eller
  - 4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.
-

## RP 157/2018 rd

126 §

*Lufttrafik över finskt territorium*

---

127 §

*Bruksflygtillstånd*

---

128 §

*Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet*

---

129 §

*Beredskapsskyldighet inom lufttrafiken*

En innehavare av ett i Finland beviljat drifttillstånd som avses i artikel 8.2 i EASA-förordningen ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som avses i 1 mom. för att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet.

13 kap

### **Behörigheter och utbildning för flygande personal**

130 §

*Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg*

---

131 §

*Beviljande av persontillstånd för luftfart*

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan ett tillstånd som avses i 130 § om sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, skicklighet, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för certifikatet i fråga. Verket inför uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka tillståndet. Ett medicinskt intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Transport- och kommunikationsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av

en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum som Transport- och kommunikationsverket godkänt.

---

132 §

*Medicinskt intyg inom lufttrafiken*

---

133 §

*Utländska persontillstånd inom lufttrafiken*

---

134 §

*Flygelev*

---

135 §

*Utbildning för flygande personal*

---

### AVDELNING III

## TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING

1 kap

### Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster

136 §

*Ordnande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan tillhandahållas på statens landsvägsnät, gator som förvaltas av kommuner och på enskilda vägar. I egenskap av väghållare ansvarar Trafikledningsverket för att trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna på det landsvägsnät som verket förvaltar ordnas på det sätt som trafiken på landsvägsnätet kräver och i den egenskapen sörjer det också för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas kvalitet och ser till att trafikstyrnings- och trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Väghållaren kan ordna de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som avses i 137 § själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata tjänsteproducenter.

---



137 §

*Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna*

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen på trafikleder (*lägesbilden av trafiken*) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Informationen kan ges också via ett öppet gränssnitt på det sätt som avses i 146 §.

---

138 §

*Krav på leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

Som tillförlitlig kan inte betraktas en sådan tjänsteleverantör som är försatt i näringsförbud, som under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff, som under de tre senaste åren dömts till bötesstraff för ett allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller anställningsförhållanden, utövande av näring, bokföring eller skuldförhållanden eller som under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för något annat allvarligt brott som kan antas inverka på tillförlitligheten eller visa på uppenbar olämplighet för sådana uppgifter som avses i detta kapitel. Bedömningen av en tjänsteleverantörs tillförlitlighet gäller personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför sådana uppgifter som avses i 137 §.

---

På en vägtrafikledare som är anställd hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när denne utför uppgifter som avses i 137 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

---

139 §

*Beredskapsskyldighet inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

---

140 §

*Informationssäkerhet inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

---

141 §

*Avvikelseanmälningar inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

---

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom underrätta de aktörer som avses i 1 mom. om åtgärder som den vidtar med stöd av 137 § 2 mom., om åtgärderna kan påverka skötseln av uppgifter för en aktör som avses i 1 mom.

---

142 §

*Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken*

---

143 §

*Skyldighet att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

---

2 kap

**Informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster**

144 §

*Rätt att få information av myndigheter för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

---

145 §

*Annan rätt till information för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

---

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte överlåta information som betraktas som sekretessbelagda uppgifter eller affärs- eller yrkeshemligheter vidare, om detta inte är nödvändigt för att trygga den allmänna säkerheten eller trafiksäkerheten eller förebygga allvarliga miljöskador. Informationen ska då vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras. Vad som sagts ovan hindrar dock inte att information lämnas ut till myndigheter på det sätt som avses i 147 §.

---

146 §

*Öppnande av data inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande information i realtid i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt för utförande av en uppgift som avses i 137 § 1 mom.:

---

## RP 157/2018 rd

### 147 §

*Skyldighet för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster att utlämna information till myndigheter*

---

När det gäller flygtrafiken finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter i kommissionens i 146 § 2 mom. nämnda förordning om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering.

### 148 §

*Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet*

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska säkerställa att den information som den fått med stöd av 144 eller 145 § utan obefogat dröjsmål via gränssnittet avgiftsfritt står till förfogande för andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som enligt lag tillhandahåller tjänster av motsvarande slag, om inte den myndighet som lämnat ut informationen förbjudit eller begränsat utlämnandet av den.

### 149 §

*Rätt för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster att använda information för mervärdestjänster*

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får använda den information som denne fått med stöd av 144 och 145 § när den tillhandahåller andra tjänster än de lagstadgade tjänsterna, men vid tillhandahållandet av sådana tjänster får information inte lämnas ut i strid med bestämmelserna i detta kapitel, och sekretessbelagd information får inte heller annars framgå i samband med tjänsten. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte heller utnyttja den sekretessbelagda information som denne fått med stöd av 145 § på ett sätt som skulle skada de företagsekonomiska intressena hos den aktör som lämnat ut informationen.

## AVDELNING IV

### TJÄNSTER

#### 1 kap

#### **Persontrafiktjänster**

### 150 §

*Informationsskyldighet för tillhandahållare av persontrafiktjänster*

---

### 151 §

*Skyldigheter i fråga om taxitrafik*

## RP 157/2018 rd

En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer vid taxitrafik för att  
1) föraren har sådant körtillstånd för taxiförare som avses i 25 §,

7) passageraren har rätt att betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte ett särskilt betalningssätt har angetts på det sätt som avses i 150 § och passageraren har godkänt betalningssättet i samband med beställningen eller bokningen.

152 §

*Prissättning av taxitrafiktjänster*

153 §

*Försorg om luftfartyg, passagerare och gods*

2 kap

### **Informationens och informationssystemens interoperabilitet**

154 §

*Väsentlig information om mobilitetstjänster*

155 §

*Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet*

Den som tillhandahåller transporttjänster och som tillhandahåller endast andra transporttjänster inom persontrafiken än sådana som en behörig myndighet enligt 181 och 182 § upphandlar enligt denna lag, lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016), nedan *upphandlingslagen*, eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016), kan avvika från kravet i 1 mom., om det inte är tekniskt ändamålsenligt eller skäligt att uppfylla det på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat.

156 §

*Användning av elektroniska mobilitetstjänster på någon annans vägnar*

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt sådana i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor som endast tillhandahåller andra persontransporttjänster än sådana som en i 181 eller 182 § avsedd behörig myndighet upphandlar enligt denna lag eller upphandlingslagen eller

som enheter inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster upphandlar enligt den lagen, får avvika från kravet i 1 eller 2 mom. om det inte är tekniskt ändamålsenligt och skäligt att uppfylla det till följd av att företaget eller dess verksamhetsområde är litet.

---

157 §

*Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar*

Den behöriga myndighet som avses i 181 och 182 § i denna lag ska se till att det vid upphandling av mobilitetstjänster eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem enligt denna lag, upphandlingslagen eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster i anbudsförfrågan, upphandlingsannonsen och upphandlingskontraktet förutsätts att

1) tjänsteleverantören har gett en beskrivning för hur leverantörens skyldigheter enligt 154 § har uppfyllts,

---

158 §

*Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt*

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 154–156 § och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 154–156 § ska se till att tillträdet kan ske utan att vare sig datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 156 § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

159 §

*Interoperabiliteten hos tjänster*

---

Ett företag eller en sammanslutning som tillhandahåller infartsparkering i anslutning till kollektivtrafik ska erbjuda infartsparkering på samma villkor till alla kunder hos leverantören av mobilitets- eller kombinationstjänster.

160 §

*Införande av intelligenta trafiksystem*

---

161 §

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

---

3 kap

**Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt**

162 §

*Upphandlingsförfaranden*

---

De behöriga myndigheterna enligt 181 och 182 § kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i trafikavtalsförordningen kan lämna anbud (*förfarande i ett steg*) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och den behöriga myndigheten därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud i förfarandets följande steg (*förfarande i två steg*).

163 §

*Annonsering om upphandling och minimitidsfrister*

Utöver vad som föreskrivs i artikel 7 i trafikavtalsförordningen ska den behöriga myndigheten offentligt informera om koncessionsavtal som ingås genom förfaranden enligt 162 § 3 mom. Annonserna ska sändas för publicering på webbadressen [www.hankintailmoitukset.fi](http://www.hankintailmoitukset.fi). På informationsutbyte i anslutning till upphandlingar tillämpas dessutom 8 kap. i upphandlingslagen.

---

164 §

*Anbudsförfrågan*

---

165 §

*Val av anbudsgivare*

---

166 §

*Förhandlingar efter inlämnande av anbud*

---

## RP 157/2018 rd

167 §

*Val av anbud*

---

168 §

*Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid*

---

169 §

*Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet*

---

170 §

*Särredovisningskyldighet*

---

Trots vad som i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) föreskrivs om sekretess, har kommunikationsministeriet och de behöriga myndigheter som avses i 181 och 182 § i denna lag rätt att av de särredovisningsskyldiga trafikidkarna få den information som avses i trafikavtalsförordningen för fullgörande av de uppgifter som avses i den förordningen.

---

171 §

*Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt*

Den behöriga myndighet som avses i 181 och 182 § får besluta att ordna de offentliga persontrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen för att se till att det tillhandahålls sådana allmännyttiga tjänster som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än de tjänster som kan tillhandahållas enbart på marknadsvillkor.

---

172 §

*Allmän trafikplikt inom lufttrafiken*

---

4 kap

**Offentligt stöd för trafiktjänster**

173 §

151

*Statsfinansieringens användningsändamål*

---

174 §

*Kvotering och användning av anslag*

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom. samt för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om kvoteringen av anslaget eller en del därav för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

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

175 §

*Återkrav av ersättning*

---

5 kap

**Förmedlings- och kombinationstjänster**

176 §

*Anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlings- och kombinationstjänster*

---

177 §

*Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster*

---

AVDELNING V

**MYNDIGHETER OCH TILLSYN**

1 kap



**Myndigheternas verksamhet**

178 §

*Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet*

---

179 §

*Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*

---

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

---

180 §

*Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken*

---

181 §

*Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

---

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitetstjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 179 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags affärshemligheter får dock inte framgå av anbudsförfrågan.

---

182 §

*Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

Kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden

som gäller järnvägstrafiken. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 181 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

183 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare*

---

184 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik*

---

185 §

*Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagettransporter*

---

186 §

*Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter*

---

Transport- och kommunikationsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i IV avd. 1 kap., med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.

187 §

*Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter*

Efter att ha hört de behöriga myndigheter som nämns i 181 §, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer utser Transport- och kommunikationsverket de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas.

188 §

*Nationell myndighet enligt ITS-direktivet*

---

189 §

*Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen*

---

190 §

*Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal*

---

191 §

*Tillsynsmyndigheter i fråga om utredningsskyldighet för beställare av gods-transport*

Polisen och Tullen övervakar att den utredningsskyldighet för den som beställer en gods-transport som avses i 14 § iakttas.

192 §

*Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare*

---

Arbetskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 49–52 § som gäller förare som är egenföretagare.

193 §

*Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik*

Transport- och kommunikationsverket, undervisnings- och kulturministeriet och huvudstaben samt Utbildningsstyrelsen och Försvarmakten är behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Om den grundläggande yrkeskompetensen avläggs vid ett utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet inom ramen för den yrkesutbildning som ges där, svarar en arbetslivskommission som avses i 120 § 3 mom. 1 punkten i lagen om yrkesutbildning för ordnandet och övervakningen av de teoriprov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och av proven för grundläggande yrkeskompetens samt för utfärdande av intyg. Undervisnings- och kulturministeriet svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som ministeriet godkänt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. Om teoriprovet för grundläggande yrkeskompetens eller provet för grundläggande yrkeskompetens avläggs vid ett utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet inom ramen för den yrkesutbildning som ges där, ska bedömarna utses av utbildningsanordnaren.

Om den grundläggande yrkeskompetensen avläggs vid ett utbildningscentrum som godkänts av huvudstaben vid en enhet vid Försvarmakten som tillhandahåller förarutbildning för Försvarmakten i samband med avläggande av körkort, svarar Försvarmakten för ordnande och övervakning av de prov som avses i 2 mom. och för utfärdande av intyg. Huvudstaben svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som den har godkänt.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnande och övervakning av övriga prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och för utfärdande av de intyg som hör till utbildningen. Transport- och kommunikationsverket kan sköta uppgifterna i samband med förarexamensverksamheten eller fristående från den genom att skaffa de behövliga tjänsterna med iakttagande av bestämmelserna om skötsel av förarexamensuppgiften som en serviceuppgift i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som det har godkänt. Verket kan förena uppdraget att utöva tillsyn över ett utbildningscentrum med tjänster som avser examination och övervakning av prov.

Transport- och kommunikationsverket godkänner andra än de anordnare av prov för grundläggande yrkeskompetens som avses i 2 och 3 mom. och ansvarar för tillsynen över dem. Den som anordnar provet utfärdar ett intyg över godkänt avläggande av prov för grundläggande yrkeskompetens. Vid anordnandet av prov ska iakttas god förvaltningspraxis. Den som anordnar provet och de som är anställda hos anordnaren får inte utan tillstånd yppa sekretessbelagda uppgifter, som de fått vid bedömningen av provbedömarens tillförlitlighet. På bedömning av tillförlitligheten och en myndighets rätt att få för bedömningen behövliga uppgifter tillämpas bestämmelserna om detta i lagen om förarexamensverksamhet och på begäran om omprövning och sökande av ändring i ett beslut om provet för grundläggande yrkeskompetens som fattats av den som anordnar provet tillämpas 14 § i den lagen. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Godkännandet är i kraft en bestämd tid, fem år i taget.

En övervakare enligt denna paragraf har rätt att för genomförande av tillsynen följa undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. Myndigheternas företrädare har rätt att följa teoriprov inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och prov för grundläggande yrkeskompetens för att säkerställa att de genomförs och förlöper på behörigt sätt. Ett utbildningscentrum ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan genomföras på behörigt sätt. Inspektioner får inte företas i lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Närmare bestämmelser om ordnande av övervakning och meddelanden om ordnande av prov får utfärdas genom förordning av statsrådet.

194 §

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

---

195 §

*Beviljande av vissa tillstånd som avses i förordningen om flygande personal*

---

2 kap

**Skötsel av myndighetsuppgifter**

196 §

*Transport- och kommunikationsverkets inspektionsrätt*

---

197 §

*Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information*

---

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som söker eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person hos sökanden har eller har haft ställning av organisationsanknuten person. Transport- och kommunikationsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt 16 §, om en trafikutövare som bedriver spårbunden stadstrafik enligt II avd. 6 kap., om en utövare av anmälningspliktig verksamhet enligt 127 § och 135 § och om en anmälningspliktig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst enligt 176 §. Rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

---

198 §

*Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar*

---

Den som söker eller innehar ett persontillstånd ska informera Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kommit till hans eller hennes kännedom som inverkar på hans eller hennes behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndshavares behörighet påverkar dennes förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska tillståndshavaren underrätta sin arbetsgivare om ändringarna i behörigheten. Den som söker ett persontillstånd är skyldig att informera en järnvägläkare som avses i 204 §, en järnvägsspsykiolog som avses i 205 §, en sjömansläkare som avses i 206 §, en flygläkare som avses i 207 §, en företagsläkare eller Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kommit till sökandens kännedom som inverkar på sökandens behörighet, i enlighet med hurdan bedömning av en läkare eller psykolog behörigheten i fråga förutsätter.

---

199 §

*Persontillstånd som förkommer eller förstörs*

Ett körtillstånd för taxiförare enligt 25 §, ett yrkeskompetensbevis och en anteckning enligt 39 § i det kapitlet samt ett förarbevis enligt 69 § utfärdas i ett originalexemplar. Transport- och kommunikationsverket kan ge ett dubblettexemplar av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts och begär ett dubblettexemplar.

Om ett av Transport- och kommunikationsverket utfärdat behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 98 § eller en persontillståndshandling för luftfart enligt 130 § förkommer, stjäls eller förstörs, ersätter Transport- och kommunikationsverket den med ett nytt dokument som motsvarar originaldokumentet.

---

200 §

*Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter*

---

Vid tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 49–52 § om arbetstider för förare som är egenföretagare iakttar arbetarskyddsmyndigheten lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

---

201 §

*Rätt att få handräckning*

---

202 §

*Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken*

Om det finns sannolika skäl att misstänka att ett brott som avses i 267 § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen eller andra sådana bevishandlingar som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

---

Polisen får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i 244 §.

203 §

*Ansvaret för den som utövar offentlig makt*

På provbedömare enligt 37 §, examinatorer enligt 89 §, flygläkare och företagsläkare enligt 195 § samt på personer som avses i 196 § 4 mom. och i 204–207 § tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

3 kap

**Trafikläkarsystemet**

204 §

*Godkännande av järnvägläkare*

---

205 §

*Godkännande av järnvägpsykologer*

---

206 §

*Godkännande av sjömansläkare*

---

207 §

*Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum*

---

208 §

*Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet*

En läkare eller ett flygmedicinskt centrum som avses i 204, 206 och 207 § som utfört en undersökning på en person som söker eller innehar ett persontillstånd samt en psykolog som avses i 205 § som har utfört en personbedömning ska trots sekretessbestämmelserna på begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kan inverka på beviljandet eller ikrafthållandet av tillståndet.

---

4 kap

**Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer**

209 §

*Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

---

210 §

*Allmänna bestämmelser i samband med överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

---

211 §

*Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter*

---

Transport- och kommunikationsverket får överföra följande uppgifter som har samband med konstaterande av behörighet inom luftfarten och som avses i 131 §:

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

## RP 157/2018 rd

### 212 §

#### *Krav på tjänsteleverantörer vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

---

På tjänsteleverantörer och deras personal tillämpas inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen när de utför sådana registreringsuppgifter som avses i 211 §.

### 213 §

#### *Avtal vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

### 214 §

#### *Andra uppgifter som får överföras*

### 215 §

#### *Tillsyn över tjänsteleverantörer som utför offentliga förvaltningsuppgifter*

---

## AVDELNING VI

### DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT

#### 1 kap

#### **Trafik- och transportregistret**

### 216 §

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

---

### 217 §

#### *Rätt till information för förande av trafik- och transportregistret*

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Transport- och kommunikationsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av dem som söker eller innehar tillstånd enligt 216 § 1 mom. 1 och 3 punkten, av dem som bedriver anmälningsskyldig verksamhet samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel.

---

Utöver vad som föreskrivs i 197 § 3 mom. har Transport- och kommunikationsverket rätt att av andra myndigheter och av dem som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är



nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av verkets uppgifter som registeransvarig enligt den nationella lagstiftningen och EU:s lagstiftning. Den ovannämnda rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret.

---

218 §

*Ändringar i uppgifterna i trafik- och transportregistret*

De som avses i 217 § 1 och 2 mom. ska utan dröjsmål göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som införts i registret samt om upphörande av verksamheten, om det inte med stöd av en bestämmelse i någon annan lag har föreskrivits om skyldighet att göra anmälan om saken. Transport- och kommunikationsverket ska ordna möjlighet att sända uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

---

2 kap

**Uppgifter i trafik- och transportregistret**

219 §

*Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret*

---

Transport- och kommunikationsverket får föra in de uppgifter i registret som verket fått del av med stöd av sin rätt till information enligt 217 §.

220 §

*Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare*

Utöver vad som föreskrivs i 219 § får i fråga om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet föras in

---

5) uppgifter om huruvida ett företag har ansetts vara ett riskföretag enligt 13 §,

---

221 §

*Uppgifter om trafikmedel*

Utöver vad som föreskrivs i 219 § får i fråga om trafikmedel i registret föras in

---

222 §

*Uppgifter om persontillstånd*

Utöver vad som föreskrivs i 219 § får i fråga om persontillstånd i registret föras in

---

223 §

*Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel*

---

224 §

*Förvaring och radering av uppgifter i trafik- och transportregistret*

---

3 kap

**Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret**

225 §

*Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret*

---

226 §

*Öppnande av data ur trafik- och transportregistret*

---

227 §

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

---

228 §

*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter*

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 227 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:

---

229 §

*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för utvecklings- och innovationsverksamhet*

---

230 §

*Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter*

---

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

231 §

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

Fysiska personer har rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 226, 228 och 229 §. Fysiska personer har också rätt att förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 227 §.

Juridiska personer har rätt att förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut för ändamål enligt 229 §.

---

232 §

*Hantering av egna uppgifter i trafik- och transportregistret*

---

4 kap

**Transport- och kommunikationsverkets andra datalager**

233 §

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

---

234 §

*Öppnande av allmän data som gäller trafik och transport*

Transport- och kommunikationsverket gör den information det fått del av med stöd av 233 § samt den statistik och de undersökningar som verket gjort på basis av denna information allmänt tillgänglig i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. När informationen görs tillgänglig ska realtidsinformation tillhandahållas alltid då det är möjligt. Den information som görs tillgänglig för allmänheten ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda personer och att sekretessbelagda uppgifter inte framgår av den.

235 §

*Utlämnande av allmän information som gäller trafik och transport till myndigheter*

5 kap

**Trafikledsverkets datalager**

236 §

*Datalager som förvaltas av Trafikledsverket*

---

237 §

*Trafikledsverkets rätt att få information*

---

238 §

*Öppnande av Trafikledsverkets data*

Trafikledsverket gör den information som avses i 236 § samt den statistik och de undersökningar som verket utarbetat på basis av denna information allmänt tillgänglig i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. När informationen görs tillgänglig ska realtidsinformation tillhandahållas alltid då det är möjligt. Den information som görs tillgänglig ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda användare, och av den får inte framgå sekretessbelagda uppgifter.

239 §

*Trafikledsverkets rätt att lämna ut information till den som sköter uppgifter enligt avtal*

---

240 §

*Utlämnande av Trafikledsverkets information till myndigheter*

---

AVDELNING VII

**PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER**

1 kap

**Administrativa påföljder och ändringssökande**

241 §

*Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande*

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

---

242 §

*Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd*

---

243 §

*Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik*

---

244 §

*Återkallande av färdskrivarkort*

---

245 §

*Anmärkning och varning*

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

---

246 §

*Återkallande av körtillstånd för taxiförare samt varning som ges av polisen*

---

Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till sådana gärningar som avses i 25 § 3 mom. ska polisen återkalla körtillståndet för viss tid, minst två månader eller högst fem år. När återkallandets längd bestäms ska det särskilt beaktas hur allvarlig den eller de gärningar som ligger till grund för återkallandet är och under vilka omständigheter den eller de har begåtts. Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till gärningar som avses i momentets 1 eller 2 punkt eller, på det sätt som beskrivs i 4 punkten, till brott som motsvarar de brott som avses i 1 och 2 punkten, ska tillståndet återkallas för minst sex månader. Om det finns grundad anledning att förordna om en skäligare påföljd, kan körtillståndet återkallas för en kortare tid än vad som föreskrivs ovan.

Om det är sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses i 25 § 3 mom. 1 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla körtillståndet temporärt. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringsökande till dess att ärendet har avgjorts med laga kraft. Om åtalet avskrivs ska körtillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körtillståndet.

---

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med 25 §. Av gärningarna i paragrafens 3 och 4 mom. ska de beaktas som tillståndsmyndigheten har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

---

247 §

*Administrativa påföljder för tillhandahållare av utbildning för grundläggande yrkeskompetens*

Om ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet har godkänt enligt 35 § inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande, om de bestämmelser som gäller utbildningen inte iakttas eller om utbildningen inte sköts i enlighet med villkoren för godkännandet eller annars inte sköts på behörigt sätt, kan utbildningscentrumet ges en anmärkning eller en skriftlig varning. Om olägenheterna inte undanröjs inom en tidsfrist som sätts ut av den myndighet som har godkänt utbildningscentrumet, ska godkännandet återkallas. En övervakare ska omedelbart underrätta den myndighet som har fattat beslutet om godkännande om brister och försummelser som upptäckts vid övervakningen så att myndigheten kan vidta behövliga åtgärder.

248 §

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

---

249 §

*Verksamhetsförbud i vissa fall*

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i II avd. 7 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av 79 § 3 mom.

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-staters behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdat.

Om Transport- och kommunikationsverket på det sätt som avses i 248 § 2 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i 242 § 2 och 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verk-

## RP 157/2018 rd

samhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

### 250 §

#### *Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik*

---

### 251 §

#### *När ett trafiktillstånd förfaller*

Ett trafiktillstånd enligt 124 § förfaller om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i tillståndet.

### 252 §

#### *Förlust och återupprättande av gott anseende*

Bestämmelser om villkor rörande gott anseende och förlust av anseendet i fråga om en person som avses i 7 § finns i det kapitlets 8 § och i artiklarna 6 och 14 i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel 14 i den förordningen är ett intyg om yrkeskunnande för en person som förlorat sitt anseende inte giltigt. Transport- och kommunikationsverket gör en anteckning om detta i trafik- och transportregistret i enlighet med 219 § 4 mom. i denna lag. Anteckningen raderas när kravet på gott anseende åter är uppfyllt.

### 253 §

#### *Anmälningsskyldighet i samband med tillstånd som beviljats av någon annan stat*

---

### 254 §

*Återkallande av erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen*

---

### 255 §

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

---

Om den behöriga myndigheten har beslutat bevilja ensamrätt med stöd av 171 §, kan myndigheten förbjuda sådan verksamhet som orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som tryggas genom ensamrätt. Myndigheten kan förena sitt förbud med vite.

---

256 §

*Begäran om omprövning*

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 257 och 258 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i 35 §, en examinator som avses i 89 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 114 § eller en innehavare av utbildningstillstånd som avses i 135 § i den avdelningen, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i 195 § eller av en järnvägsläkare som avses i 204 §, en psykolog som avses i 205 § eller en sjömansläkare som avses i 206 § i den avdelningen.

En förare i järnvägstrafiken får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en begäran om omprövning av ett sådant beslut om beviljande av ett kompletterande intyg som avses i 77 § 2 mom. har avslagits eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av en tjänsteleverantörs beslut enligt 209 § får begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

257 §

*Ändringssökande hos förvaltningsdomstolen*

Följande beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen:

- 1) återkrav av ersättning enligt 175 §,
- 2) återkallande av tillstånd enligt 242 §,
- 3) vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt 255 §,
- 4) beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare,
- 5) undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum,
- 6) Transport- och kommunikationsverkets beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis.

Beslut enligt denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, inklusive beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande som fattats med stöd av 255 § för att säkerställa efterlevnaden av de förordningar som avses i 186 § 2 mom., får verkställas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

På sökande av ändring i ett beslut av ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt tillämpas 12 kap. i lagen om yrkesutbildning.

258 §

*Ändringssökande hos marknadsdomstolen*

Ett beslut av regleringsorganet i ett ärende enligt 92 § 2 mom. får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.



259 §

*Ändringssökande hos högsta förvaltningsdomstolen*

---

Ett beslut av marknadsdomstolen som avses i 258 § får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

260 §

*Ändringssökande i upphandlingsärenden*

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt 162 § i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

261 §

*Besvärsanvisning*

---

2 kap

**Straffbestämmelser**

262 §

*Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

---

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöversenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i 190 § utan tillstånd som förutsätts i avtalen,

---

5) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller operativ licens enligt 121 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens,

---

263 §

*Brott mot beställning av transport*

## RP 157/2018 rd

En beställare eller dennes företrädare vilka avses i 14 § och som uppsåtligen beställer en godstransport utan att fullgöra den utredningsskyldighet som anges i den paragrafen eller som utifrån en gjord utredning vet att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt 14 § 2 mom., ska för *brott mot beställning av transport* dömas till böter. Anmälan behöver inte göras, förundersökning utföras, åtal väckas eller till straff dömas för brott mot beställning av transport, om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitanande av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummelseavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

### 264 §

#### *Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) är verksam som taxiförare utan kör tillstånd enligt 25 §,
- 2) överlåter ett fordon för framförande i strid med bestämmelserna i 151 § 1 mom. 1 punkten,
- 3) bryter mot bestämmelsen i 27 § 1 mom. om yrkeskompetens som krävs av förare eller mot bestämmelsen om framförande av fordon i 30 §,
- 4) bryter mot skyldigheten enligt 198 § 2 mom. för den som sökt eller innehar ett tillstånd att anmäla om omständigheter som inverkar på behörigheten, ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

- 1) bryter mot bestämmelserna om behörighetskrav i 98–104 §,
- 2) bryter mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare i 105 §, eller
- 3) åsidosätter skyldigheten att förvara och visa upp behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt 113 §.

### 265 §

#### *Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

- 1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt 31, 34 eller 37 § utan ett godkännande enligt 35 eller 37 §,
- 2) bedriver utbildningsverksamhet enligt II avd. 11 kap. utan godkännande enligt 114 och 116 § eller i strid med villkoren för godkännandet, eller
- 3) bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet utan utbildningstillstånd enligt 135 § eller EASA-förordningen eller underlåter att meddela om utbildningsverksamheten, ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig trafikutbildningsverksamhet* dömas till böter.

### 266 §

#### *Olovlig specialiserad flygverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialiserad flygverksamhet som avses i 127 § eller i flygdriftförordningen utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig specialiserad flygverksamhet* dömas till böter.

267 §

*Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter*

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

- 1) kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen,
- 2) AETR-överenskommelsen, eller
- 3) 45 §,

ska för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 48 §, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skyldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10, eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1 första eller andra stycket i färdskrivarförordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i 46 eller 47 § i denna lag.

---

268 §

*Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

- 
- 2) 39 § i denna lag.
- 

AVDELNING VIII

**IKRAFTTRÄDANDE**

1 kap

**Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

269 §

*Ikraftträdande*

---

270 §

*Övergångsbestämmelse som gäller personalen*

---

**RP 157/2018 rd**

271 §

*Andra övergångsbestämmelser*

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

Med avvikelse från 1 mom. träder dock lagens 27–41 och 193 § i kraft den 20 .

2.

## Lag

### om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:  
*ändras* i körkortslagen (386/2011) 3 § 6 punkten, 5 § 2–4 mom., 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom., 84 § 2 mom. 2 punkten samt 9 mom. i ikraftträdelsebestämmelsen i körkortslagen (387/2018), sådana de lyder, 3 § 6 punkten, 5 § 3 och 4 mom. samt 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom. i lag 302/2018, 5 § 2 mom. och 84 § 2 mom. 2 punkten samt 9 mom. i ikraftträdandebestämmelsen i lag 387/2018 som följer:

#### 3 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

---

6) yrkeskompetens för förare yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare enligt II avd. 3 kap. i lagen om transportservice (320/2017) och med grundläggande yrkeskompetens grundläggande yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare enligt 29 § i den lagen.

---

#### 5 §

##### *Ålderskrav*

---

Av den som genomgår en yrkesutbildning för förare enligt 33 § 1 mom. i lagen om transportservice som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens och som har ett godkännandedokument enligt 33 §, krävs inte den grundläggande yrkeskompetens för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. Innan den ovannämnda grundläggande yrkeskompetensen uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund

Ålderskravet i 1 mom. 9 punkten underpunkt b gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt 33 § i lagen om transportservice, om det gäller en sådan yrkesinriktad grundexamen enligt den underpunkten som omfattar minst 180 kompetenspoäng, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kompetenspoäng för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 punkten underpunkt a.

Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet med 28 § 2 och 3 punkten i lagen om transportservice, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.

---

*Körförbud på grund av återkommande förseelser*

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om det konstaterats att denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt 267 § i lagen om transportservice,

5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens enligt 264 § i lagen om transportservice, dock inte en förseelse som gäller handlingar enligt 39 § i den lagen,

Utifrån uppgifter i trafik- och transportregistret ska Transport- och kommunikationsverket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.

84 §

*Undervisningspersonal*

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. krävs det av läraren

2) vid undervisning för körkort för moped att läraren i samband med specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagt examensdelen för arbete som lärare i trafikfostran för ungdomar och inom kategori AM120 och under minst tre år har haft körkort för moped eller motorcykel, eller att läraren har behörighet enligt 1 mom. för undervisning för körkort för motorcykel,

Körkortslagens (387/2018) ikraftträdelsebestämmelse

Om specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagts med stöd av lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) i enlighet med de grunder för specialyrkesexamen för trafiklärare som meddelades 2010, medför det trafiklärartillstånd som erhållits med stöd av nämnda examen fortfarande trots 84 § 2 mom. 2 punkten rätt att ge förarutbildning för moped i kategori AM. Om specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagts med stöd av den lagen i enlighet med de grunder för specialyrkesexamen för trafiklärare som meddelades 2014, har innehavaren av trafiklärartillståndet rätt att ge förarutbildning för moped i kategori AM, om tillståndet beviljats före den 1 juli 2018. Bestämmelser om giltigheten för andra trafiklärartillstånd finns i 103 § i körkortslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Ikraftträdandebestämmelsens 9 mom. i lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) träder dock med avvikelse från 1 mom. i kraft den 20 .

3.

## Lag

### om ändring av 3 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 3 § 1 mom. 30 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018,  
som följer:

3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

---

30) *den som utför registreringar* Transport- och kommunikationsverket och en i V avd. 4  
kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter,

---

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

4.

## Lag

### om ändring av 63 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 63 § 1 mom., sådant det lyder i lag 307/2018, som följer:

#### 63 §

##### *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt*

Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även VI avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

---

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



5.

**Lag**

**om ändring av 44 § i lagen om inteckning i fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om inteckning i fartyg (211/1927) 44 §, sådan den lyder i lag 309/2018, som  
följer:

44 §

Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller in-  
teckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas  
bestämmelserna om ändringssökande i VII avd. 1 kap. i lagen om transportservice.

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

6.

## Lag

### om ändring av fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fartygsregisterlagen (512/1993) 1 § 1 mom., 9 § 1 mom. och 10 § 1 mom., sådana de lyder, 1 § 1 mom. i lag xxx/2018 och 9 § 1 mom. och 10 § 1 mom. i lag 310/2018, som följer:

1 §

*Registrering av fartyg*

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa ska införas i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Transport- och kommunikationsverket, eller i ett register enligt denna lag. I registret ska också införas uppgifter om fartyg under byggnad och fartygs historik enligt vad som föreskrivs i VI avd. i lagen om transportservice eller nedan i denna lag. Trafik- och transportregistret förs av Transport- och kommunikationsverket i enlighet med VI avd. i lagen om transportservice och Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Bestämmelserna i 9–12 § tillämpas endast när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.

---

9 §

*Anteckningar som ska införas i registret*

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

---

10 §

*Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret*

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg under byggnad och inskrivning av äganderätten till sådana fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i VI avd. 2 kap. i lagen om transportservice.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

## Lag

### om ändring av 28 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bilskattelagen (1482/1994) 28 § 1 punkten, sådan den lyder i lag 370/2018, som följer:

#### 28 §

Fria från bilskatt är fordon som

1) vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt 4 § 1 mom. i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,

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

8.

## Lag

### om ändring av 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (1181/2013) 19 § 1 mom. 1 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018, som följer:

19 §

#### *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med 197 och 217 § i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

---

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

9.

**Lag**

**om ändring av 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005)  
28 § 1 mom. 1 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018, som följer:

28 §

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får Gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med 197 och 217 § i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

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

10.

## Lag

### om ändring av 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (639/2015) 17 § 1 mom. 2 punkten, sådan den lyder i lag 318/2018, som följer:

17 §

#### *Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

2) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med 197 och 217 § i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

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

11.

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i luftfartslagen (864/2014) 20 § 1 mom. 1 punkten, 54, 70 och 160 §, sådana de lyder, 20 § 1 mom. 1 punkten och 160 § i lag xxx/2018 och 54 och 70 § i lag 320/2018, som följer:

#### 20 §

##### *Förändringar i registeruppgifterna*

Luftfartygets ägare ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt VI avd. 2 kap i lagen om transportservice som ska införas i registret förändras,

---

#### 54 §

##### *Flygelev*

Bestämmelser om en flygelevs rätt att flyga ensam finns i 134 § i lagen om transportservice.

#### 70 §

##### *Bruksflyg och utbildning av flygande personal*

Bestämmelser om bruksflyg, flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, intyg, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning och kabinbesättning finns i 127 och 135 § i lagen om transportservice.

#### 160 §

##### *Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*

Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet ska förbereda sig för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden:

1) en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet och på vilken en drifttillståndshavare överfört de uppgifter som avses i 34 § 1 mom.,

2) en innehavare av ett intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i 82 §,

3) en leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst som statsrådet utsett med stöd av 108 §.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska flygplatsoperatörerna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så

**RP 157/2018 rd**

störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som avses i 1 mom. för att säkerställa enhetlig beredskap i hela landet. Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att denna paragraf och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den iakttas.

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



12.

**Lag**

**om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag (176/2017) 14 § 1 mom. och 15 § 6 mom., sådana de lyder i lag 322/2018, som följer:

14 §

*Båtregistret för Tana älv*

Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är trafik- och transportregistret enligt 216 § i lagen om transportservice (320/2017).

---

15 §

*Registrering av båtar*

---

Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter enligt V avd. 4 kap. i lagen om transportservice och sköter de uppgifter som avses i 211 § i lagen om transportservice samt utför för Transport- och kommunikationsverkets registreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtägaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

---

13.

## Lag

### om ändring av 21 § i lagen om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) 21 § 1 mom., sådant det lyder i lag 325/2018, som följer:

21 §

#### *Årsavgift*

En verksamhetsutövare som avses i 9 § ska betala 40 000 euro i årsavgift till Transport- och kommunikationsverket. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av verkets register som avses i 10 § och det register som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017) och för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

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

14.

## Lag

### om ändring av 2 § i lagen om fartygsapotek

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om fartygsapotek (584/2015) 2 § 2 mom. 7 punkten, samt  
*fogas* till 2 § 2 mom. nya 8 och 9 punkter, som följer:

2 §

*Tillämpningsområde*

---

Denna lag tillämpas inte på:

---

- 7) nöjesfartyg och fritidsbåtar,
  - 8) pråmar,
  - 9) mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri.
- 

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

\_\_\_\_\_

15.

## Lag

### om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 15 § 2 mom., 26 a § och 26 d §, sådana de lyder, 15 § 2 mom. och 26 d § i lag 467/2018, och 26 a § i lag xxx/2018, samt

fogas till 4 § 3 mom., sådant det lyder i lag 467/2018, en ny 2 punkt, varvid nuvarande 2–7 punkten blir 3–8 punkten, och till lagen en ny 26 e §, som följer:

2 kap.

#### Fartygsbemanning och vakthållning

4 §

##### *Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas dock inte på:

---

2) räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice,

---

15 §

##### *Behörighet för nöjesfartygs bevälvare*

---

I fråga om ansökan om, utfärdande av, giltighetstid för och förnyande av ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt tillämpas bestämmelserna om utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i 107 § i lagen om transportservice, bestämmelserna om giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i 109 § samt bestämmelserna om förvaring och uppvisande av certifikat och dokument i 113 § i lagen om transportservice.

---

2 a kap.

#### Upprättande av lista över besättningen och skyldighet att göra anmälan till trafik- och transportregistret

26 a §

##### *Uppgifter om sjötjänst*

## RP 157/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket ska i det trafik- och transportregister som avses i avdelning VI i lagen om transportservice föra in uppgifter om sjötjänst, utbildning och behörigheter i fråga om personer som arbetar ombord på finska fartyg.

### 26 d §

#### *Register över sjöfolk i redarens tjänst*

Redaren ska i fråga om det sjöfolk som tjänstgör hos redaren föra register över uppgifter som gäller utbildning, behörighet, arbetserfarenhet och hälsokrav. Vid registerföringen och behandlingen av uppgifterna i registret ska redaren iaktta Europaparlamentets och rådets förordning EU 2016/679 av den 27 april 2016 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. På behandlingen av uppgifterna i registret tillämpas dessutom lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004).

### 26 e §

#### *Undantag från registreringskyldigheten och skyldigheten att föra lista över besättningen*

I det register och den besättningslista som avses i detta kapitel ska det inte föras in personer som arbetar

- 1) ombord på utländska fartyg,
- 2) ombord på ett fartyg endast när det ligger i hamn,
- 3) ombord på flottningsmateriel, med undantag av transportmateriel som används vid flottning,
- 4) ombord på pråmar eller mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- 5) ombord på sådana lastfartyg i inrikesfart vars längd är under 15 meter,
- 6) ombord på fiskefartyg vars längd är under 24 meter,
- 7) ombord på fritidsbåtar,
- 8) ombord på hyresbåtar,
- 9) ombord på fartyg som tillhör staten och används för försvars- eller gränsbevakningsuppgifter,
- 10) i kontroll-, service- eller lotsningsuppgifter eller andra därmed jämförbara uppgifter, om arbetet utförs endast tillfälligt,
- 11) ombord på fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet om besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten, eller
- 12) ombord på räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som omfattar fartyget och som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice. På en person som arbetar ombord på ett sådant fartyg tillämpas dock vad som föreskrivs i 26 c § 4 mom.

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

16.

**Lag**

**om ändring av 2 och 3 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) 2 § 2 mom. och 3 § 3 punkten, av dem 3 § 3 punkten sådan den lyder i lag 331/2018, som följer:

2 §

*Tillämpningsområde*

---

Lagen tillämpas inte på personer som arbetar på

- 1) de av Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg som i regel inte används i allmän trafik för transport av passagerare eller last,
- 2) räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice (320/2017),
- 3) fritidsbåtar eller nöjesfartyg,
- 4) hyresbåtar;
- 5) vägfärjor
- 6) pråmar,
- 7) fartyg med en längd av högst 10 meter, vilka används inom industrianläggningars klart åtskilda uppdämningsbassänger,
- 8) fartyg med en längd av högst 10 meter, vilka inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering,
- 9) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet och där besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten,
- 10) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

---

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

3) *sjömansläkare* en sjömansläkare enligt 206 § i lagen om transportservice (320/2017),

---

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

17.

## Lag

### om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning (48/1997) 4 § 2 mom., sådant det lyder i lag 325/2017, som följer:

4 §

*Hur resekostnaderna bestäms och räknas ut*

---

När en studerande för sin skolresa anlitar kollektivtrafik som tillämpar ett biljett- och avgiftssystem som är gemensamt för de behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice (320/2017) bestäms resekostnaderna, oberoende av vad som föreskrivs i 1 mom. i denna paragraf och i 3 § 2 mom. 2 punkten i denna lag, enligt den sträcka som den studerande utnyttjar denna transport.

---

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

18.

## Lag

### om ändring av 89 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i räddningslagen (379/2011) 89 § 4 mom. 1 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018,  
som följer:

89 §

*Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter*

---

Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och fullgörandet av räddningsverksamheten

1) från Transport- och kommunikationsverket få sådana uppgifter ur det trafik- och transportregister som avses i VI avd. i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för att räddningsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter,

---

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



19.

## Lag

### om ändring av 2 och 18 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 2 § 3 mom. och 18 § 1 mom., sådant det lyder i lag 343/2018, som följer:

2 §

*Tillämpningen av andra lagar*

---

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift bestämmelserna i VI avd. i lagen om transportservice (320/2017).

18 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift*

Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i VI avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

---

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

20.

## Lag

### om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i järnvägslagen (304/2011) 2 § 9 och 35 punkten, 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 §, 68 a §, 71 b § 1 mom. 3 punkten och 2 mom., 71 c § 1 mom. och 73 § 1 mom., sådana de lyder, 2 § 9 och 35 punkten, 71 b § 1 mom. 3 punkten och 2 mom., 71 c § 1 mom. och 73 § 1 mom. i lag 323/2017 och 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 § och 68 a § i lag 345/2018, som följer:

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

---

9) den som ansöker om bankkapacitet järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice (320/2017), avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankkapacitet,

---

35) den som ansöker om tjänster varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller,

---

#### 20 §

##### *Tillträde till bannätet och rätt att använda det*

Sådan bankkapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession enligt 53 § 1 punkten i lagen om transportservice och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankkapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

---

#### 35 §

##### *Tillhandahållande av utbildningstjänster*

En läroanstalt som avses i 90 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och andra sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för att kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd ska uppfyllas. Ersättningen ska

vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

---

68 §

*Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen*

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i 221 § i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktage enligt 57 § lämna Transport- och kommunikationsverket följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

68 a §

*Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret*

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har för skötseln av inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådana uppgifter som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 221 § i lagen om transportservice för in i registret. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som anges vid registreringen av fordon.

71 b §

*Regleringsorganets uppgifter*

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs annanstans i denna lag

---

- 3) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankkapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice,
- 

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankkapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av marknaden och all annan icke önskvärd utveckling.

---

71 c §

*Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande*

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsyn över och uppföljning av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

---

73 §

*Andra meningsskiljaktigheter*

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer eller andra som tillhandahåller tjänster eller behöriga myndigheter som avses i 181 § i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 72 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

---

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

21.

## Lag

### om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförelser

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om ordningsbotsförelser (986/2016) 4 § 1 mom. 5 punkten, sådan den lyder i lag 346/2018, som följer:

4 §

*Förelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar

5) enligt 39 § i lagen om transportservice (320/2017).

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller tills lagen om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om ordningsbotsförelser (733/2018) träder i kraft.

22.

## Lag

**om upphävande av 24 a § 2 mom. 4 punkten i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 24 a § 2 mom. 4 punkten i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) sådan den lyder i lag 349/2018.

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

\_\_\_\_\_

23.

## Lag

### om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag  
354/2018, som följer:

18 §

*Myndigheternas allmänna skyldighet att lämna uppgifter*

---

Den registeransvarige som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017) ska lämna Skatteförvaltningen de uppgifter om vägtrafik i trafik- och transportregistret som behövs för beskattningen.

---

Denna lag träder i kraft den 2018. \_\_\_\_\_

24.

## Lag

### om ändring av 1 § i lagen om registrering av farkoster

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om registrering av farkoster (424/2014) 1 §, sådan den lyder i lag xxx/2018,  
som följer:

1 §

#### *Registrering av farkoster*

En farkost och dess motor ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i VI avd. i lagen om transportservice (320/2017). Registerförare är Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 27 september 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anna Berner



## 1.

**Lag****om ändring av lagen om transportservice**

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i lagen om transportservice (320/2017), i lagens I avd. 1 kap., rubriken för 1 och 2 §, i lagens II avd. 1 kap., numret på 1 § till 3, numret på 2 § till 4 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 § till 5 och den paragrafens 3 mom., numret på 4 § till 6 och den paragrafens 1 mom. 2 och 3 punkt, 2 mom. 1 och 2 punkt samt 3 mom., numret på 5 och 6 § till 7 och 8 samt de paragrafernas rubriker, numret på 7 § till 9 och den paragrafens rubrik, 1 mom. 2 punkt och 2 mom., numret på 8 § till 10 och den paragrafens rubrik, numret på 9 § till 11 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 10 § till 12 och den paragrafens rubrik, numret på 11 § till 13 och den paragrafen, numret på 12 § till 14 och den paragrafens 5 mom., numret på 13 § till 15, numret på 14 § till 16 och den paragrafen samt numret på 15 § till 17 och den paragrafens 1 mom., i lagens II avd. 2 kap., numret på 1 § till 19, numret på 2 och 3 § till 20 och 21 samt de paragrafernas rubriker, numret på 4 § till 22 och den paragrafen samt numret på 5 och 6 § till 23 och 24 samt de paragrafernas rubriker, i lagens II avd. 3 kap., numret på 1 § till 25 och den paragrafens 2 mom. 3 punkt, numret på 2 och 3 § till 26 och 27 samt de paragraferna, numret på 4–11 § till 29–36 och de paragraferna samt numret på 12–15 § till 38–41 och de paragraferna, i lagens II avd. 4 kap., numret på 1 § till 42 samt den paragrafens rubrik och 1 mom. 10 punkt, numret på 2 § till 43 och den paragrafens rubrik, numret på 3–10 § till 44–51 samt numret på 11 § till 52 och den paragrafen, i lagens II avd. 5 kap., numret på 1 § till 53, numret på 2 § till 54 och den paragrafens rubrik och 1 mom. 5 punkt, numret på 3 § till 55 och den paragrafens rubrik och 1–3 mom., numret på 4 och 5 § till 56 och 57 samt de paragrafernas rubriker samt numret på 6 § till 58 och den paragrafen, i lagens II avd. 6 kap., numret på 1 § till 59, numret på 2 § till 60 och den paragrafens rubrik, numret på 3 § till 61 och den paragrafen, numret på 4 § till 62 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 5 och 6 § till 63 och 64 samt de paragrafernas rubriker, numret på 7 § till 65 samt numret på 8 § till 66 och den paragrafen, i lagens II avd. 7 kap., numret på 1–7 § till 67–73 samt de paragrafernas rubriker, numret på 8 § till 74 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 9 § till 75 och den paragrafens rubrik, numret på 10 § till 76 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 11 § till 77, numret på 12–14 § till 78–80, numret på 15 § till 81 och den paragrafens 1 mom. 2 punkt, numret på 16 § till 82 och den paragrafen, numret på 17 § till 83, numret på 18 § till 84 och den paragrafens 4 mom., numret på 19 § till 85 och den paragrafens rubrik och 3 mom., numret på 20 § till 86 samt numret på 21 § till 87 och den paragrafens rubrik, i lagens II avd. 8 kap., numret på 1 § till 88 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 2 § till 89 och den paragrafens rubrik och 1–3 mom. samt numret på 3–6 § till 90–93 och de paragrafernas rubriker, i lagens II avd. 9 kap., numret på 1 § till 94 samt numret på 2 § till 95 och den paragrafens 1 och 3 mom., i lagens II avd. 10 kap., numret på 1 § till 96 och den paragrafens rubrik och 3 mom., numret på 2 och 3 § till 97 och 98 samt de paragrafernas rubriker, numret på 4–10 § till 99–105, numret på 11 § till 106 och den paragrafens rubrik, numret på 12 § till 107 och den paragrafens rubrik och 1 och 3 mom., numret på 13 § till 108 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 14 § till 109 och den paragrafens rubrik, numret på 15 § till 110 och den paragrafens 1 mom., numret på 16 och 17 § till 111 och 112 samt numret på 18 § till 113 och den paragrafens rubrik, i lagens II avd. 11 kap., numret på 1 § till 114 och den para-

grafens 1–3 mom., numret på 2 § till 115 och det inledande stycket i den paragrafen, numret på 3 § till 116 och den paragrafens 1 mom., numret på 4 § till 118 och den paragrafens rubrik och 1 mom. samt numret på 5 § till 119 och den paragrafens rubrik och 1 mom., i lagens II avd. 12 kap., numret på 1 § till 120 och den paragrafens rubrik, numret på 2 och 3 § till 121 och 122, numret på 4 § till 123 och den paragrafens 1 mom., numret på 5 § till 124 och den paragrafens rubrik, numret på 6 § till 125 och den paragrafens 1 och 3 mom., numret på 7–9 § till 126–128 samt numret på 10 § till 129 och den paragrafen, i lagens II avd. 13 kap., numret på 1 § till 130, numret på 2 § till 131 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 och 4 § till 132 och 133 samt de paragrafernas rubriker och numret på 5 och 6 § till 134 och 135, numret på lagens II A avd. till III samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 136 och den paragrafens 1 mom., numret på 2 § till 137 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 § till 138 och den paragrafens 2 och 4 mom., numret på 4 och 5 § till 139 och 140 samt de paragrafernas rubriker, numret på 6 § till 141 och den paragrafens rubrik och 2 mom. samt numret på 7 och 8 § till 142 och 143, i 2 kap. i den avdelningen, den svenska språkdräkten i rubriken för kapitlet, numret på 1 § till 144 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 145 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 3 § till 146 och den paragrafens rubrik och det inledande stycket i 1 mom., numret på 4 § till 147 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 5 § till 148 och den paragrafens 1 mom. samt numret på 6 § till 149 och den paragrafen, numret på lagens III avd. till IV samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 150 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 151 och den paragrafens 1 och 7 punkt samt numret på 3 och 4 § till 152 och 153, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 154, numret på 2 § till 155 och den paragrafens 2 mom., numret på 2 a § till 156 och den paragrafens rubrik och 5 mom., numret på 3 § till 157 och det inledande stycket och 1 punkt i den paragrafens 1 mom., numret på 4 § till 158 och den paragrafen samt numret på 5–7 § till 159–161, i 3 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 162 och den paragrafens 3 mom., numret på 2 § till 163 och den paragrafens 1 mom., numret på 3–8 § till 164–169, numret på 9 § till 170 och den paragrafens 3 mom., numret på 10 § till 171 och den paragrafens 1 mom. samt numret på 11 § till 172, i 4 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 173, numret på 2 § till 174 och den paragrafen samt numret på 3 § till 175, i 5 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 176 och den paragrafens rubrik samt numret på 2 § till 177, numret på lagens IV avd. till V samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 178, numret på 2 § till 179 och den paragrafens 2 mom., numret på 3 § till 180, numret på 4 § till 181 och den paragrafens 4 och 5 mom., numret på 5 § till 182 och den paragrafen, numret på 6–8 § till 183–185, numret på 9 § till 186 och den paragrafens 5 mom., numret på 10 § till 187 och den paragrafen, numret på 11–13 § till 188–190, numret på 14 § till 191 och den paragrafen, numret på 15 § till 192 och den paragrafens 3 mom., numret på 16 § till 193 och den paragrafen samt numret på 17 och 18 § till 194 och 195, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 196, numret på 2 § till 197 och den paragrafens 3 mom., numret på 3 § till 198 och den paragrafens rubrik och 2 mom., numret på 3 a § till 199 och den paragrafens 1 och 2 mom., numret på 4 § till 200 och den paragrafens 4 mom., numret på 5 § till 201, numret på 6 § till 202 och den paragrafens 1 och 3 mom. samt numret på 7 § till 203 och den paragrafen, i 3 kap. i den avdelningen, numret på 1–4 § till 204–207 samt numret på 5 § till 208 och den paragrafens 1 mom., i 4 kap. i den avdelningen, numret på 1 och 2 § till 209 och 210 samt de paragrafernas rubriker, numret på 3 § till 211 och den paragrafens rubrik och 5 mom., numret på 4 § till 212 och den paragrafens rubrik och 4 mom., numret på 5 § till 213 och den paragrafens rubrik, numret på 6 § till 214 samt numret på 7 § till 215 och den paragrafens rubrik, numret på lagens V avd. till VI samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 216 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 217 och den paragrafens rubrik och 1 och 3 mom. samt numret på 3 § till 218 och den paragrafens rubrik och 1 mom., rubriken för 2 kap. i den avdelningen och i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 219 och den paragrafens rubrik och 5 mom., numret på 2 § till 220 och den paragrafens inledande stycke och 5 punkt, numret på 3 § till 221 och det inledande stycket i den paragrafens 1 mom., numret på 4 § till 222 och det inledande stycket i den paragrafen, numret på 5 § till 223 samt numret på 6 § till 224 och den paragrafens rubrik, rubriken för 3 kap. i den avdelningen och, i 3 kap. i den av-

delningen, numret på 1–3 § till 225–227 samt de paragrafernas rubriker, numret på 4 § till 228 och den paragrafens rubrik och det inledande stycket i den paragrafens 1 mom., numret på 5 § till 229 och den paragrafens rubrik, numret på 6 § till 230 och den paragrafens rubrik och 3 mom., numret på 7 § till 231 och den paragrafens rubrik och 1 och 2 mom. samt numret på 8 § till 232 och den paragrafens rubrik, i 4 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 233 och den paragrafens rubrik, numret på 2 § till 234 och den paragrafen samt numret på 3 § till 235 och den paragrafens rubrik, i 5 kap. i den avdelningen, numret på 1 och 2 § till 236 och 237, numret på 3 § till 238 och den paragrafen samt numret på 4 och 5 § till 239 och 240 samt de paragrafernas rubriker, numret på lagens VI avd. till VII samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 241 och den paragrafens rubrik och 1 mom., numret på 2 § till 242, numret på 2 a § till 243 och den paragrafens rubrik, numret på 2 b § till 244, numret på 2 c § till 245 och den paragrafens 1 mom., numret på 3 § till 246 och den paragrafens rubrik och 2, 3 och 5 mom., numret på 3 a § till 247 och den paragrafen, numret på 3 b § till 248 och den paragrafens rubrik, numret på 3 c § till 249 och den paragrafen, numret på 3 d § till 250 och den paragrafens rubrik, numret på 3 e och 3 f § till 251 och 252 och de paragraferna, numret på 3 g § till 253 och den paragrafens rubrik, numret på 3 h § till 254, numret på 4 § till 255 och den paragrafens 2 mom., numret på 5–7 § till 256–258 och de paragraferna, numret på 8 § till 259 och den paragrafens 2 mom., numret på 9 § till 260 och den paragrafen samt numret på 10 § till 261, i 2 kap. i den avdelningen, numret på 1 § till 262 och den paragrafens 2 och 5 punkt, numret på 2–6 § till 263–267 och de paragraferna samt numret på 7 § till 268 och den paragrafens 1 mom. 2 punkt, numret på lagens VII avd. till VIII samt, i 1 kap. i den avdelningen, numret på 1–3 § till 269–271,

av dem i lagens I avd. 1 kap., rubrikerna för 1 och 2 §, i lagens II avd. 1 kap., 3 § 3 mom. och 15 § 1 mom., i lagens II avd. 2 kap., rubrikerna för 3, 5 och 6 §, i lagens II avd. 3 kap., 3–8, 11, 12, 14 och 15 §, i lagens II avd. 4 kap., rubriken för 1 §, 1 § 1 mom. 10 punkten, rubriken för 2 § samt 11 §, i lagens II avd. 5 kap., rubriken för 2 §, 2 § 1 mom. 5 punkten, rubriken för 3 §, 3 § 1–3 mom., rubrikerna för 4 och 5 § samt 6 §, i lagens II avd. 6 kap., rubriken för 2 § samt 3 §, rubriken för 4 §, 4 § 1 mom., rubrikerna för 5 och 6 § samt 8 §, i lagens II avd. 7 kap., rubrikerna för 1–8 §, 8 § 2 mom., rubrikerna för 9–10 §, 10 § 1 mom., 15 § 1 mom. 2 punkten, 16 §, 18 § 4 mom., rubriken för 19 §, 19 § 3 mom. och rubriken för 21 §, i lagens II avd. 8 kap., rubriken för 1 §, 1 § 1 mom. och rubrikerna för 3–6 §, i lagens II avd. 10 kap., rubriken för 1 §, 1 § 3 mom., rubrikerna för 2, 3, 11 och 13 §, 13 § 2 mom. och rubrikerna för 14 och 18 §, i lagens II avd. 11 kap., det inledande stycket i 2 §, i lagens II avd. 12 kap., rubriken för 1 §, 4 § 1 mom., rubriken för 5 § samt 10 §, i lagens II avd. 13 kap., 2 § 1 mom. samt rubrikerna för 3 och 4 §, i lagens III avd. 2 kap., rubriken för 2 a §, 2 a § 5 mom. och, 4 §, i lagens III avd. 5 kap., rubriken för 1 §, i lagens IV avd. 1 kap., 15 § 3 mom. och 16 §, i lagens IV avd. 2 kap., 6 § 1 och 3 mom. och 7 §, i lagens IV avd. 4 kap., rubrikerna för 1, 2 och 4 §, 4 § 4 mom. och rubriken för 5 §, i lagens V avd. 1 kap., rubriken för 1 §, i lagens V avd. 2 kap., rubriken för kapitlet, det inledande stycket i 2 §, 2 § 5 punkten, det inledande stycket i 3 § 1 mom., det inledande stycket i 4 § och rubriken för 6 §, i lagens V avd. 3 kap., rubrikerna för 1–3, 5 och 7 §, 7 § 1 och 2 mom. samt, i lagens VI avd. 1 kap., 3 a §, rubrikerna för 3 b och 3 d § samt 3 e §, rubriken för 3 g § samt 7 §, 8 § 2 mom. och 9 §, i lagens VI avd. 2 kap., 1 § 2 och 5 mom. och 3–6 § sådana de lyder i lag 301/2018, i lagens II avd. 1 kap., 2 § 1 mom., rubriken för 9 §, 9 § 1 mom., rubriken för 10 § samt 14 §, i lagens II avd. 3 kap., 1 § 2 mom. 3 punkten, i lagens II avd. 10 kap., 15 § 1 mom., i lagens II avd. 11 kap., 1 § 1–3 mom. och 3 § 1 mom., i lagens II avd. 12 kap., 6 § 1 och 3 mom. och, i lagens II avd. 13 kap., 2 § 1 mom., i lagens II A avd. 1 kap., 1 § 1 mom. och, i lagens IV avd. 1 kap., 2 § 2 mom., 4 § 5 mom., 9 § 5 mom. och 10 §, i lagens IV avd. 2 kap., 2 § 3 mom. samt 3 a § 1 och 2 mom, i lagens IV avd. 3 kap., 5 § 1 mom., i lagens IV avd. 4 kap., rubriken för 3 §, 3 § 5 mom. och rubriken för 7 §, i lagens V avd. 1 kap., rubriken för 2 §, 2 § 1 och 3 mom. och rubriken för 3 § samt 3 § 1 mom., i lagens V avd. 3 kap., rubriken för kapitlet, rubriken för 6 §, 6 § 3 mom. och rubriken för 8 §, i lagens V avd. 4 kap., rubriken för 1 § samt 2 § och rubriken för 3 §, i lagens V avd. 5 kap., 3 § och rubrikerna för 4 och 5 § samt, i lagens VI avd. 1 kap., rubriken för 1 §, 1 § 1

mom., rubriken för 2 a §, 3 c § 1 mom. och 3 f § sådana de lyder i lag xxx/2018, i lagens II avd. 3 kap., 2, 9, 10 och 13 §, i lagens II avd. 8 kap., rubriken för 2 § samt 2 § 1–3 mom., i lagens II avd. 9 kap., 2 § 1 och 3 mom., i lagens II avd. 11 kap., rubrikerna för 4 §, 4 § 1 mom., rubriken för 5 § och 5 § 1 mom., i lagens IV avd. 1 kap., 16 §, i lagens IV avd. 2 kap., rubriken för 3 § och 3 § 2 mom., i lagens V avd. 2 kap., rubriken för 1 § och 1 § 5 mom., i lagens V avd. 3 kap., rubriken för 4 § och det inledande stycket i 4 § 1 mom., i lagens VI avd. 1 kap., 3 c samt 5 och 6 § sådana de lyder delvis ändrade i lagarna 301/2018 och xxx/2018, i lagens II A avd. 1 kap., 2 § 1 mom., 3 § 2 och 4 mom., rubrikerna för 4, 5 och 6 § samt 6 § 2 mom., i lagens II A avd. 2 kap., den svenska språkdräkten i rubriken för kapitlet, rubrikerna för 1 och 2 §, 2 § 2 mom., rubriken för 3 §, det inledande stycket i 3 § 1 mom., rubriken för 4 §, 4 § 2 mom., 5 § 1 mom. och 6 § sådana de lyder i lag 579/2018, i lagens III avd. 4 kap., 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lag xxx/2018 och i lagens VI avd. 2 kap., 7 § 1 mom. 2 punkten sådan den lyder i lag 731/2018, samt

*fogas* till lagen nya 18, 28, 37 och 117 § § samt till 159 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

AVDELNING I

AVDELNING I

ALLMÄNT

ALLMÄNT

1 kap

1 kap

Allmänna bestämmelser

Allmänna bestämmelser

1 §

1 §

*Tillämpningsområde*

*Lagens tillämpningsområde*

2 §

2 §

*Definitioner*

*Allmänna definitioner*

AVDELNING II

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

TRAFIKMARKNADEN

1 kap

1 kap

**Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken**

**Tillståndspliktig verksamhet inom vägtrafiken**

1 §

3 §

*Transport av personer och gods på väg*

*Transport av personer och gods på väg*

2 §

*Taxitrafik*

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

3 §

*Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd*

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

4 §

*Beviljande av taxitrafiktillstånd*

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

2) som har gott anseende på det sätt som avses i 6 §,

3) vars tillstånd enligt denna lag inte har återkallats med stöd av VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. under det senaste året,

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en ju-

4 §

*Taxitrafik*

För yrkesmässig transport av personer på väg med sådan personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling som avses i fordonslagen (1090/2002) (taxitrafik) behövs taxitrafiktillstånd eller ett sådant person- eller godstrafiktillstånd som avses i 3 §. Den som innehar person- eller godstrafiktillstånd ska göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om bedrivande av taxitrafik.

5 §

*Beviljande av persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd*

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

6 §

*Beviljande av taxitrafiktillstånd*

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

2) som har gott anseende på det sätt som avses i 8 §,

3) vars tillstånd enligt denna lag inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. under det senaste året,

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan taxitrafiktillstånd till en ju-

ridisk person

1) som har gott anseende på det sätt som avses i 7 §,

2) vars trafiktillstånd inte har återkallats med stöd av VI avd. 1 kap. 2 § 2 mom. under det senaste året,

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att tillståndssökanden har faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland och att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig har gott anseende på det sätt som avses i 6 §. Verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ska också ha gott anseende på det sätt som avses i 6 §.

5 §

*Trafikansvarig*

6 §

*Gott anseende hos fysiska personer*

7 §

*Gott anseende hos juridiska personer*

En juridisk person som söker eller innehar taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd har inte gott anseende, om

2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 6 §.

En juridisk person ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 6 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

8 §

ridisk person

1) som har gott anseende på det sätt som avses i 9 §,

2) vars trafiktillstånd inte har återkallats med stöd av 242 § 2 mom. under det senaste året,

En förutsättning för beviljande av taxitrafiktillstånd är, utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom., att tillståndssökanden har faktiskt och fast verksamhetsställe i Finland och att den som tillståndssökanden har utsett till trafikansvarig har gott anseende på det sätt som avses i 8 §. Verkställande direktören och de ansvariga bolagsmännen i det företag som söker tillstånd ska också ha gott anseende på det sätt som avses i 8 §.

7 §

***Trafikansvarig inom tillståndspliktig vägtrafik***

8 §

***Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik***

9 §

***Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik***

En juridisk person som söker eller innehar taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd har inte gott anseende, om

2) dess verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte uppfyller kravet på gott anseende enligt 8 §.

En juridisk person ska dock anses ha gott anseende, om den gärning som ligger till grund för den dom som avses i 1 mom. 1 punkten inte visar att sökanden på det sätt som avses i 8 § 2 mom. är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

10 §

*Tillståndets giltighet*

***Taxi-, person- och godstrafiktillståndets giltighet***

9 §

*Ändring och förnyande av tillstånd*

Ett taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd kan ändras eller förnyas på ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. På förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av tillstånd. Vid ändring av tillstånd bör förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 3–7 § beaktas till den del de inverkar på ändringen av tillståndet.

11 §

***Ändring och förnyande av taxi-, person- och godstrafiktillstånd***

Ett taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd och godstrafiktillstånd kan ändras eller förnyas på ansökan hos Transport- och kommunikationsverket. På förnyande av tillstånd tillämpas vad som föreskrivs om beviljande av tillstånd. Vid ändring av tillstånd bör förutsättningarna för beviljande av tillstånd enligt 5–9 § beaktas till den del de inverkar på ändringen av tillståndet.

10 §

*Dödsboms rätt att fortsätta trafiken*

12 §

***Dödsboms rätt att fortsätta den tillståndspliktiga vägtrafiken***

11 §

*Riskföretag*

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som avses i 6 § 1 mom. eller 7 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i de bestämmelserna. Som riskföretag betraktas också en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bodelagsman har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som anges i 6 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i den bestämmelsen.

En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd upphör att vara ett riskföretag, om varken företaget eller dess trafikansvarige, den verkställande direktören eller en ansva-

13 §

***Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag***

Som riskföretag enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare betraktas en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som avses i 8 § 1 mom. eller 9 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i de bestämmelserna. Som riskföretag betraktas också en innehavare av person- eller godstrafiktillstånd vars trafikansvarige, verkställande direktör eller ansvariga bodelagsman har dömts till straff eller påförts sanktioner för sådana brott eller förseelser som anges i 8 § 1 mom. och gärningarnas antal motsvarar det som anges i den bestämmelsen.

En innehavare av person- eller godstrafiktillstånd upphör att vara ett riskföretag, om varken företaget eller dess trafikansvarige, den verkställande direktören eller en ansva-

rig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som föreskrivs i 6 § 1 mom. eller 7 § 1 mom.

12 §

*Utredningsskyldighet för beställare av gods-transport*

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra en utredning enligt 2 mom., om det avtalade transportpriset exklusive mervärdesskatt är mindre än 500 euro för transportavtal som ingåtts under en tremånadersperiod eller om värdet på vederlaget, exklusive mervärdesskatt, i ett underleverantörsavtal för en inrikes transport i Finland enligt 1 § 3 mom. är högst 10 000 euro.

13 §

*Utrednings- och anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster*

rig bolagsman under det senaste året har dömts för nya brott eller förseelser, eller om det totala antalet brott eller förseelser har sjunkit under det antal som föreskrivs i 8 § 1 mom. eller 9 § 1 mom.

14 §

*Utredningsskyldighet för beställare av gods-transport*

Beställaren eller dennes företrädare behöver inte heller göra en utredning enligt 2 mom., om det avtalade transportpriset exklusive mervärdesskatt är mindre än 500 euro för transportavtal som ingåtts under en tremånadersperiod eller om värdet på vederlaget, exklusive mervärdesskatt, i ett underleverantörsavtal för en inrikes transport i Finland enligt 3 § 3 mom. är högst 10 000 euro.

15 §

*Utrednings- och anmälningsskyldighet för tillhandahållare av förmedlingstjänster*

14 §

*Registreringsskyldighet*

En tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kilogram men är högst 3 500 kilogram ska registrera sig hos Transport- och kommunikationsverket. Registreringsplikt föreligger dock inte om tillstånd med stöd av 1 § 3 mom. inte krävs för verksamheten.

15 §

*Fordon som används i trafik*

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 14 § ska se till att de fordon som används för tra-

16 §

***Registreringsskyldighet inom godstrafiken***

En tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig transport av gods på väg med ett fordon eller en fordonskombination vars största tillåtna totalmassa överstiger 2 000 kilogram men är högst 3 500 kilogram ska registrera sig hos Transport- och kommunikationsverket. Registreringsplikt föreligger dock inte om tillstånd med stöd av 3 § 3 mom. inte krävs för verksamheten.

17 §

*Fordon som används i trafik*

Innehavare av taxitrafiktillstånd, persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd och sådana tjänsteleverantörer som avses i 16 § ska se till att de fordon som används för tra-



fik är registrerade i det trafik- och transportregister som avses i *V avd. 1 kap. 1 §* och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.

---

fik är registrerade i det trafik- och transportregister som avses i *216 §* och att tillståndspliktig användning har angetts som fordonets användningsändamål.

---

18 §

*Beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd*

Innehavare av persontrafiktillstånd som har mer än 15 bussar som används i trafik, eller innehavare av godstrafiktillstånd som har mer än 15 fordon eller fordonskombinationer som används i trafik och vars största tillåtna totalmassa överstiger 3 500 kilo, ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. De ska bedöma de risker som hotar kontinuiteten i verksamheten och på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som avses i 1 mom. för att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet.

2 kap

**Internationella vägtransporter**

1 §

*Definitioner av internationell vägtransport*

---

2 §

*Beviljande av gtransporttillstånd för transporter i Finland*

---

3 §

*Beviljande av transporttillstånd för utrikes-*

2 kap

**Internationella vägtransporter**

19 §

*Definitioner av internationell vägtransport*

---

20 §

***Beviljande av vägtransporttillstånd för transporter i Finland***

---

21 §

***Beviljande av vägtransporttillstånd för ut-***

<i>transporter</i>	<i>rikestransporter</i>
4 §	22 §
<i>Återlämnande av transporttillstånd</i>	<i>Återlämnande av internationellt vägtransporttillstånd</i>
Tillståndshavaren är skyldig att utan dröjsmål till tillståndsmyndigheten återlämna ett tillstånd som avses i 2 eller 3 § och som inte kommer att användas eller som inte har använts. Tillståndsmyndigheten kan kräva att transporttillståndet återlämnas om tillståndshavaren inte använder tillståndet och inte heller börjar använda tillståndet inom en skälig frist som bestäms av tillståndsmyndigheten.	Tillståndshavaren är skyldig att utan dröjsmål till tillståndsmyndigheten återlämna ett tillstånd som avses i 20 eller 21 § och som inte kommer att användas eller som inte har använts. Tillståndsmyndigheten kan kräva att transporttillståndet återlämnas om tillståndshavaren inte använder tillståndet och inte heller börjar använda tillståndet inom en skälig frist som bestäms av tillståndsmyndigheten.
5 §	23 §
<i>Rättigheter vid internationella kombinerade transporter</i>	<i>Rättigheter vid internationella kombinerade vägtransporter</i>
6 §	24 §
<i>Villkor för utförande av internationella kombinerade transporter</i>	<i>Villkor för utförande av internationella kombinerade vägtransporter</i>
3 kap	3 kap
<b>Krav på förare i vägtrafik</b>	<b>Krav på förare i vägtrafik</b>
1 §	25 §
<i>Krav på taxiförare</i>	<i>Krav på taxiförare</i>
Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan körtillstånd för taxiförare till en person som	Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan körtillstånd för taxiförare till en person som
3) har avlagt Transport- och kommunikationsverkets prov för taxiförare. Utöver att den som bedriver taxitrafik i enlighet med III avd. 1 kap. 2 § ska ansvara för och se till	3) har avlagt Transport- och kommunikationsverkets prov för taxiförare. Utöver att den som bedriver taxitrafik i enlighet med 151 § ska ansvara för och se till att föraren

att föraren har behövlig kompetens är syftet med provet att i samband med ansökan om körtillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon, kan beakta passagerarens funktionsnedsättningar och har en tillräcklig lokalkännedom om det huvudsakliga verksamhetsdistriktet.

har behövlig kompetens är syftet med provet att i samband med ansökan om körtillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet också oavsett fordon, kan beakta passagerarens funktionsnedsättningar.

2 §

*Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare*

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

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

3 §

*Krav på lastbils- och bussförare*

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

26 §

*Giltighet för och förnyande av körtillstånd för taxiförare*

Ett körtillstånd för taxiförare är i kraft fem år från beviljandet av tillståndet. För taxiförare som fyllt 68 år är tillståndet dock i kraft två år från beviljandet. *Om beslutet om ett nytt körtillstånd har fattats före sökandens befintliga körtillstånd löper ut, är det nya körtillståndet i kraft den föreskrivna tiden från det att giltighetstiden för det föregående körtillståndet löper ut.*

Ett körtillstånd kan förnyas genom ansökan till Transport- och kommunikationsverket. För förnyande av körtillstånd gäller vad som föreskrivs om beviljande av körtillstånd i 25 § 2 mom. 1 och 2 punkten samt 3 och 4 mom. Om den som ansöker om förnyande av ett tillstånd under tillståndets giltighetstid har gjort sig skyldig till en sådan gärning som avses i 25 § 3 mom., kan tillståndet ändå förnyas om det att tillståndet inte förnyas kan anses oskäligt med beaktande av de straff eller administrativa påföljder som redan påförts för gärningen.

27 §

*Yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare*

En fysisk person som vid person- och godstransporter i vägtrafik framför en lastbil eller buss eller en fordonskombination som består av ett sådant fordon och ett släpfordon, ska ha yrkeskompetens i vägtrafik och uppfylla kraven på minimiålder. Kraven gäller också medborgare i andra EES-stater samt av sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-

sådana medborgare i andra länder som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat.

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

*Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om*

1) fordonets största tillåtna konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,

2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitalla akutsjukvården, försvarsmakten, Tullen eller gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,

3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller om ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,

4) fordonet används i brådskande nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller gränsbevakningsväsendet,

5) fordonet används för körundervisning som ges för erhållande av kör rätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning enligt denna lag,

6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter,

7) en buss som får framföras med kör rätt för fordon av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller

8) fordonet används för transport av material eller utrustning som föraren an-

stat.

En lastbils- eller bussförare ska förutom yrkeskompetens ha kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs.

Denna lag tillämpas också på personer som framför traktorer och andra fordon eller fordonskombinationer, om kravet är körkort för lastbil eller buss.

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

28 §

*Undantag från yrkeskompetenskrav på lastbils- och bussförare*

*Föraren behöver dock inte yrkeskompetens, om*

*1) fordonets största tillåtna konstruktiva hastighet är 45 kilometer i timmen,*

*2) fordonet används av polisen, räddningsväsendet, en läroanstalt som svarar för utbildning inom räddningsbranschen, den prehospitala akutsjukvården, Försvarmakten, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet för transporter som hänför sig till deras uppgifter,*

*3) fordonet provkörs eller flyttas i samband med reparation, underhåll eller besiktning, flyttas på depån i samband med tvättning, städning eller tankning eller provkörs i syfte att göra tekniska förbättringar eller om ett nytt eller ombyggt fordon provkörs innan det godkänns för trafik,*

*4) fordonet används i brådskannde nödsituationer för räddningsinsatser på order av polisen, räddningsmyndigheterna, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet,*

*5) fordonet används för körundervisning som ges för erhållande av kör rätt eller för erhållande av grundläggande yrkeskompetens eller fortbildning enligt denna lag,*

*6) fordonet används i privat bruk för andra än kommersiella godstransporter,*

*7) en buss som får framföras med kör rätt för fordon av klass D1, som är planerad och tillverkad för transport av högst 16 passagerare utöver föraren, används i privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och högst tre andra personer och föraren eller någon av dem som bor i samma hushåll som föraren äger bussen, eller en annan buss används i*

*privat bruk för andra än kommersiella persontransporter för transport av personer som bor i samma hushåll som föraren och någon av dem äger bussen, eller*

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

4 §

*Yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*

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

Yrkeskompetens förvärfvas genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens enligt bestämmelserna i detta kapitel. Utbildningen får också genomföras i snabbare tempo. Utbildningen innefattar ett teoriprov. Genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens förvärfvas yrkeskompetens för fem år, och den kan förlängas för fem år åt gången genom fortbildning.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare enligt 2 mom. ska dessutom en sådan utbildning genomföras som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan EU:s förordning om passagerares rättigheter vid

29 §

**Grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare**

Yrkeskompetens förvärfvas genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens för trafikformen i fråga och genom avläggande av det teoriprov som ingår i utbildningen eller ett prov för grundläggande yrkeskompetens. Yrkeskompetensen gäller fem år och kan förlängas med fem år i taget genom fortbildning. Avläggande av grundläggande yrkeskompetens krävs inte av den på vilken på basis av tidpunkten för beviljande av körkort för trafikformen i fråga kan tillämpas bestämmelserna om hävdvunna rättigheter i artikel 4 i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

De läroämnen som ingår i utbildningen samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. De innehåller basuppgifter om kraven på verksamheten som förare, om omständigheter som påverkar säkerheten för förare, transporter och trafik samt om god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. Grundläggande yrkeskompetens avläggs särskilt för utövande av respektive lastbilsförar- eller bussföraryrke och därvid kan den kompetens som avses i artikel 8 i EU:s förordning om trafikidkare räknas till godo så som särskilt föreskrivs om

busstransport, och som berör personal, inbegripet förare, som direkt har att göra med passagerarna.

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

det.

I samband med avläggande av grundläggande yrkeskompetens för bussförare genomförs också den utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder som avses i artikel 16.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.

Grundläggande yrkeskompetens ska förvärvas enligt denna lag, om förarens permanenta bosättningsort enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort är i Finland. Förare som är medborgare i andra länder och som är anställda hos ett företag som är etablerat i en EES-stat eller som anlitas som förare av ett företag som är etablerat i en EES-stat ska förvärva grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag, om föraren är anställd hos ett företag i Finland eller har beviljats arbetstillstånd i Finland.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehållet i den grundläggande yrkeskompetens som avses i paragrafen samt om i 1 mom. avsedda hävdvunna rättigheter, i 2 mom. avsett tillgodoräknande av kompetens och genomförandet av i 3 mom. avsedd utbildning.

## 5 §

### *Minimiålder för lastbils- och bussförare*

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

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

## 30 §

### *Minimiålder för lastbils- och bussförare*

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

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

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

Den som har genomfört utbildning för grundläggande yrkeskompetens annat än genom utbildning i snabbare tempo i samband med yrkesutbildning som avses i artikel 3.1 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG, nedan direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik, får framföra bussar i klass D1 eller i klass D i Finland, med undantag för Åland, om han eller hon har fyllt 18 år och har erhållit kör rätt för fordonet. Bestämmelser om de begränsningar som gäller utövande av bussföraryrket före 20 års ålder finns i 5 mom.

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

6 §

*Utbildning för grundläggande yrkeskompetens*

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar undervisning i sådan kunskap och skicklighet som förutsätts av förare, omständigheter som inverkar på trafiksäkerheten och förarens och transporterens säkerhet samt i god yrkesutövning vid framförandet av fordonet och i andra föraruppgifter. De läroämnen som ingår i utbildningen samt målen för läroämnena anges i avsnitt 1 i bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Bestämmelser om de läroämnen som avser passagerares rättigheter och som ska ingå i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens finns i läroämnesförteckningen i bilaga II del a i EU:s

ioner i klass D1E får framföras av den som har fyllt 21 år också när den grundläggande yrkeskompetensen har förvärvats genom en utbildning i snabbare tempo.

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

Den som har avlagt yrkesinriktad grundexamen som förutsätts för uppgifter som bussförare och avlagt grundläggande yrkeskompetens för bussförare annat än genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo, får med avvikelse från 2 mom. framföra bussar i klass D1 eller klass D i Finland, med undantag för Åland, om han eller hon har fyllt 18 år och har erhållit kör rätt för fordonsklassen i fråga. En förare som inte har fyllt 20 år, får framföra bussar i klass D bara i lokaltrafik på regelbundna, högst 50 kilometer långa rutter och flytta fordon i klass D utan passagerare.

31 §

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

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens omfattar 280 timmar, av vilka minst 20 timmar ska vara körundervisning. Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kan också genomföras i snabbare tempo. Då omfattar den 140 timmar, av vilka minst 10 timmar ska vara körundervisning.

Utbildningen för grundläggande yrkeskompetens kan utvidgas så att den omfattar också någon annan transportform. Personen



förordning om passagerares rättigheter vid busstransport.

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

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

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

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

ska då avlägga de delar av läroämnesförteckningen som avses i 29 § 2 mom. och som motsvarar transportformen och den kompetens som ska avläggas. Den kompletterande utbildningen omfattar 70 timmar, av vilka minst fem timmar ska vara körundervisning. I snabbare tempo omfattar den 35 timmar, av vilka minst tre lektioner ska vara körundervisning.

I det teoriprov som ska avläggas som avslutning på utbildningen ska ingå minst en fråga för varje mål i den förteckning över läroämnena som avses i 29 § 2 mom., och om yrkeskompetensen utvidgas i enlighet med 2 mom. i denna paragraf för varje mål för transportformen i fråga. Den som godkänns i provet får ett intyg över att grundläggande yrkeskompetens förvärvats eller över att den förvärvats genom utbildning i snabbare tempo. Inom yrkesutbildningen kan en anteckning om genomförd utbildning också tas in i det betyg över avlagd examen som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning (531/2017).

Inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens ska iaktas vad som i denna lag föreskrivs om utbildningens innehåll och genomförande. Om den som genomgår utbildning för grundläggande yrkeskompetens inte har körrätt för det fordon som ska användas i körundervisningen, ska bestämmelserna om körkortsutbildning för motsvarande klass tillämpas vid körundervisningen.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om innehåll och genomförande av utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och det prov som ingår i utbildningen samt om anmälan till provet. Genom förordning av statsrådet får också bestämmelser utfärdas om lektionernas längd.

7 §

*Prov för grundläggande yrkeskompetens*

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

32 §

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

Provet för grundläggande yrkeskompetens består av ett teoriprov och ett praktiskt prov. Teoriprovet är tvådelat och ska uppfylla kraven i punkt 2.2 a i avsnitt 2 i bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

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

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

I det praktiska provet ingår ett körprov. I samband med det bedöms i enlighet med punkt 1 i läroämnesförteckningen med beaktande av säkerhetsbestämmelserna graden av avancerad träning i rationell körning i olika trafiksituationer och trafikmiljöer som förare kan träffa på i sitt arbete. Körprovets längd är minst 90 minuter, av vilket högst en tredjedel kan genomföras med hjälp av en avancerad simulator eller på ett särskilt testområde, framför allt vid bedömningen av agerande, kontrollen över fordonet, rationell körning och körning i svåra och varierande förhållanden. I det praktiska provet ingår dessutom en deluppgift där man bedömer den kompetens som den aktuella transportformen kräver, särskilt i fråga om punkterna 1.4–1.6, 3.2, 3.3 och 3.5 som handlar om förmågan att lasta fordonet och samtidigt uppfylla kraven på säkerhet och ett korrekt utnyttjande av fordonet, säkerställa passagearnas säkerhet och bekvämlighet, förebygga brottslighet och människosmuggling samt förebygga fysiska risker och bedöma krissituationer. Längden på denna deluppgift är minst 30 minuter.

Den grundläggande yrkeskompetensen kan utvidgas till att gälla andra transportformer genom att man avlägger motsvarande praktiska prov och av teoriprovet de delar i läroämnesförteckningen som gäller transportformen och kompetensen i fråga.

Den som godkänns i provet får ett intyg över att ha avlagt provet för grundläggande yrkeskompetens. Inom yrkesutbildningen kan en anteckning om genomförd utbildning för grundläggande yrkeskompetens också tas in i det betyg över avlagd examen som avses i 57 § i lagen om yrkesutbildning.

Beroende på den yrkeskompetens som ska avläggas ska den lastbil eller buss som används i provet för grundläggande yrkeskompetens uppfylla kraven på det fordon som används i körundervisningen för körkortet. Den som kör fordonet i det praktiska provet ska ha kör rätt för fordonet. Vid avläggande av yrkeskompetens tillämpas 31 § 4 mom., om den som avlägger yrkeskompetensen inte har kör rätt för det fordon som används i undervisningen.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om provet för grundläggande yrkeskompetens och hur det

8 §

*Undantag vid förvärvande av grundläggande yrkeskompetens i samband med yrkesutbildning*

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

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

1) har kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs,

2) uppfyller kraven på *minimiålder*,

3) har ett godkännande av ett utbildningscentrum som godkänts för utbildning enligt 1 mom., som ger rätt att utan yrkeskompetens framföra fordonet eller fordonskombinationen för de transporter som utförs under utbildningen. Godkännandet ska bestyrkas med ett godkännandedokument som utbildningscentrumet utfärdar.

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

9 §

ska genomföras samt om anmälan till provet.

33 §

**Uppnående av yrkeskompetens för lastbils- och bussförare i samband med yrkesutbildning**

Det teoriprov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och provet för grundläggande yrkeskompetens kan avläggas stegvis under den yrkesutbildning som innefattar avläggande av en examen eller annan samlad kompetens enligt 1 § i lagen om referensram för examina och övriga samlade kompetenser (93/2017). Utbildningen ska vara i minst sex månader och högst tre år.

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

1) har kör rätt för det fordon eller den fordonskombination som framförs,

2) uppfyller de *ålderskrav som föreskrivs i 30 § 4 mom. för att få framföra buss*,

3) har ett godkännande av ett utbildningscentrum som godkänts för utbildning enligt 1 mom., som ger rätt att utan yrkeskompetens framföra fordonet eller fordonskombinationen för de transporter som utförs under utbildningen. Godkännandet ska bestyrkas med ett godkännandedokument som utbildningscentrumet utfärdar.

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

I utbildningen för grundläggande yrkeskompetens som ges i samband med yrkesinriktad examensutbildning som avses i 3 § i lagen om yrkesutbildning (531/2017) ska iaktas av Utbildningsstyrelsen bestämda examensgrunder.

34 §

*Fortbildning*

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning i sådana läroämnen som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. Transport- och kommunikationsverket fastställer ett utbildningsprogram för fortbildningen.

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

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

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

10 §

*Utbildningscentrum*

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

*1) en utbildningsanordnare som har ett anordnartillstånd enligt 22 § 1 mom. i lagen om yrkesutbildning,*

*2) en annan anordnare av yrkesutbildning eller utbildningsanordnare än de som avses i 1 punkten som har av Transport- och kommunikationsverket beviljat tillstånd att hålla bilskola och ordna förarundervisning*

*Fortbildning för lastbils- och bussförare*

För att upprätthålla och komplettera yrkeskompetensen eller för att den ska träda i kraft på nytt ska en förare genomgå fortbildning. Kravet på fortbildning gäller också förare som på grundval av de hävdvunna rättigheter som avses i 29 § 5 mom. inte behöver avlägga grundläggande yrkeskompetens. I fortbildningen ska ingå undervisning i läroämnen som är viktiga i uppgiften som förare och som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens samt undervisning om ett tryggt, ekonomiskt och miljövänligt körsätt. I undervisningen ska iaktas ett utbildningsprogram för fortbildning som fastställts av Transport- och kommunikationsverket.

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

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

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

35 §

*Utbildningscentrum för lastbils- och bussförare*

Vid godkännande av ett utbildningscentrum för utbildning för grundläggande yrkeskompetens och fortbildning iakttas bilaga I till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Undervisnings- och kulturministeriet kan som utbildningscentrum godkänna en sökande som har ett sådant tillstånd att ordna examina och utbildning som avses i 22 § 1 mom. i lagen om yrkesutbildning och om utbildningen ingår i den yrkesutbildning som ges vid utbildningscentrumet. Huvudstaben kan som utbildningscentrum god-

*för erhållande av kör rätt för lastbil eller buss eller fordonskombinationer av dessa,*

*3) en enhet inom försvarsmakten som ordnar förarutbildning.*

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

I ansökan ska det beskrivas hur utbildningscentrumet och den utbildning som ges där uppfyller kraven. Godkännandet ges tills vidare, dock högst för den tid under vilken utbildningsanordnaren har rätt att ordna sådan yrkesutbildning som avses i 1 mom. 1 eller 2 punkten eller under vilken ett sådant tillstånd att hålla bilskola som avses i 1 mom. 2 punkten är i kraft. Om uppgifterna i ansökan ändras, ska utbildningscentrumet omedelbart informera den myndighet som godkänt utbildningscentrumet om detta.

Närmare bestämmelser om krav på utbildningscentrum och om de uppgifter som ska lämnas i ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 §

*Provbedömare, undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen*

Ett utbildningscentrum ska ha tillräcklig undervisningspersonal med hänsyn till verksamhetens omfattning, en föreståndare som ansvarar för undervisningen samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. Ett utbildningscentrums ansvariga föreståndare ska styra, övervaka och utveckla undervisningen och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

känna en enhet vid Försvarsmakten som ordnar förarutbildning vid Försvarsmakten. Transport- och kommunikationsverket kan som utbildningscentrum godkänna andra än ovannämnda anordnare av yrkesutbildning och utbildningsanordnare som har tillstånd att hålla bilskola och ordna förarundervisning för erhållande av kör rätt för lastbil eller buss eller fordonskombinationer av dessa. Transport- och kommunikationsverket kan dessutom som ett utbildningscentrum som enbart ordnar fortbildning godkänna sådana andra företag, stiftelser eller sammanslutningar som med avseende på utbildningens art och omfattning har tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen. Bestämmelser om tillsynen över utbildningscentrumen finns i 193 § i denna lag.

I ansökan ska det beskrivas hur utbildningscentrumet och den utbildning som ges där uppfyller kraven. Godkännandet ges tills vidare, dock högst för den tid under vilken utbildningsanordnaren med stöd av ett i 2 mom. avsett tillstånd att anordna examina och utbildning har rätt att ordna yrkesutbildning. Om det sker ändringar i de uppgifter som enligt den myndighet som godkänt utbildningscentrumet krävs för ett godkännande, ska utbildningscentrumet omedelbart informera den myndighet som godkänt utbildningscentrumet om detta.

Närmare bestämmelser om kraven på utbildningscentrumen och om de uppgifter som ska lämnas i ansökan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

36 §

*Undervisningspersonal och undervisningsmaterial vid utbildningscentrumen för lastbils- och bussförare*

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

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

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

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

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

2) studeranden har tillstånd för undervisningspraktik enligt 91 § i körkortslagen och uppfyller de övriga kraven för undervisningspraktik.

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

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

utveckla undervisningen och utbildningen och också i övrigt faktiskt sköta de uppgifter som ingår i uppdraget.

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

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

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

2) studeranden har tillstånd för undervisningspraktik enligt 91 § i körkortslagen och uppfyller de övriga kraven för undervisningspraktik.

De fordon som används vid körundervisningen ska motsvara den yrkeskompetens som avläggs och uppfylla de krav som föreskrivs i 32 § 5 mom.

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

*rars yrkeskompetens*

Den som ordnar prov för yrkeskompetens i vägtrafik ska vara tillförlitlig och solvent och ha tillräckliga yrkeskunskaper och tillräckliga ekonomiska och andra förutsättningar för att få ordna sådana prov som avses i denna lag och i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik. Den som ordnar prov ska ha en föreståndare som ansvarar för proven och som styr, övervakar och utvecklar provverksamheten och även i övrigt faktiskt sköter de uppgifter som ingår i uppdraget, med hänsyn till verksamhetens omfattning ha tillräckligt med personal som utför bedömningarna samt fordon som uppfyller kraven i 32 § 5 mom. och övriga lämpliga redskap och lokaler som behövs vid examination.

Den som bedömer prov ska vara tillförlitlig och insatt i bedömning och i grunderna för de prov som ska bedömas och ha de kunskaper och den yrkesskicklighet som behövs för uppgiften och som förvärvats genom lämplig utbildning eller arbetserfarenhet. Den som ordnar prov svarar för att bedömaren har nödvändig behörighet. Den föreståndare som har ansvar för ett prov ska vara insatt i bedömning och i grunderna för de prov som ordnas och ha de kunskaper och den yrkesskicklighet som behövs för uppgiften och som förvärvats genom lämplig utbildning eller arbetserfarenhet.

Som anordnare av kan på ansökan godkännas ett företag, en stiftelse eller någon annan sammanslutning. I ansökan beskrivs provet, hur det ska genomföras och bedömningsprinciperna. Provet ska ordnas på det sätt som anges i ansökan och enligt godkännandet och villkoren för detta. Den godkännande myndigheten ska genast informeras om ändringar som gäller ordnande av provet. Om kraven på godkännande inte längre uppfylls, bestämmelserna som gäller provet inte iaktas eller provet i övrigt inte ordnas på lämpligt sätt, kan den som ordnar provet få en anmärkning eller en varning samt en uppmaning att avhjälpa observerade brister inom utsatt tid. Om uppmaningen inte iaktas, kan godkännandet återtas.

Med avvikelse från 3 mom. ovan kan proven ordnas också vid en utbildningscentral som godkänts av undervisnings- och kul-

turministeriet inom ramen för yrkesinriktad förarutbildning eller vid Försvarsmakten i samband med Försvarsmaktens förarutbildning. I fråga om dem som ordnar prov enligt denna paragraf och godkännandet av dem, utnämningen av bedömare, utfärdande av intyg och övervakningen av prov svarar en myndighet som fastställts i 193 § i denna lag.

På den som bedömer prov tillämpas straffrättsligt tjänsteansvar och förvaltningslagens (434/2003) bestämmelser om jäv och han eller hon kan inte, förutom i fråga om yrkesinriktad förarutbildning eller Försvarsmaktens förarutbildning enligt 4 mom., verka som utbildningsanordnare vid ett utbildningscentrum enligt denna lag.

Närmare bestämmelser om prov, hur de genomförs och ordnas och om uppgifterna och behörighetskraven för bedömarna och den föreståndare som ansvarar för proven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §

*Förvaring av dokument som gäller utbildningen*

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

13 §

38 §

*Förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförarens utbildning*

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

Den som ordnar prov ska förvara alla prov som den har ordnat och, om bara delar av ett prov har avlagts, de dokument som gäller delarna.

Närmare bestämmelser om förvaringstiderna för de dokument som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

39 §

*Påvisande av lastbils- och bussförarens yr-*



*Påvisande av yrkeskompetens*

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

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

1) som har förvärvat grundläggande yrkeskompetens enligt denna lag,

2) som har upprätthållit sin yrkeskompetens enligt 9 §,

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

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

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

14 §

*Särskilda bestämmelser om påvisande av yrkeskompetens*

Yrkeskompetensbevis för förare ska följa

***keskompetens***

Yrkeskompetens påvisas med ett yrkeskompetensbevis för förare eller en anteckning om yrkeskompetens som görs i körkortet. Uppgifter om yrkeskompetens ingår i det trafik- och transportregister som avses i 216 §.

En anteckning om yrkeskompetens är i kraft i fem år från utfärdandet av det intyg som avses i 31 § 3 mom. eller 32 § 4 mom. eller det intyg över avläggande av ett prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens eller från utfärdandet av det intyg som avses i 34 § 2 mom. över genomgången fortbildning för fortsatt yrkeskompetens under angiven tid eller från utfärdandet av föregående anteckning om yrkeskompetens.

Ett yrkeskompetensbevis eller en anteckning i körkortet förutsätter att yrkeskompetensen har förvärvats eller upprätthållits enligt 29 § 1 mom. och att sökanden har giltig kör rätt i Finland. En ansökan riktas till Transport- och kommunikationsverket. En ansökan om anteckning i körkortet görs med beaktande av det som föreskrivs i körkortslagen.

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

Närmare bestämmelser om anteckning av de tidsfrister som avses i 2 mom. och det förfarande som tillämpas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

40 §

***Särskilda bestämmelser om påvisande av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens***

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

modellen i bilaga II till direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.

Innan ett yrkeskompetensbevis enligt 13 § lämnas ut, kan en förare av särskilda skäl och för en bestämd tid ges ett temporärt dokument som bevis över yrkeskompetensen. Ett temporärt dokument godkänns som bevis på yrkeskompetens endast i Finland med undantag för Åland.

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

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

#### 15 §

##### *Erkännande av dokument som påvisar yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland*

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

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

Innan ett yrkeskompetensbevis enligt 1 mom. lämnas ut, kan en förare av särskilda skäl och för en bestämd tid ges ett temporärt dokument som bevis över yrkeskompetensen. Ett temporärt dokument godkänns som bevis på yrkeskompetens endast i Finland med undantag för Åland.

Ett yrkeskompetensbevis för förare postas till sökanden med iakttagande av bestämmelserna i körkortslagen om sändande av körkort per post.

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

#### 41 §

##### *Erkännande av dokument som påvisar yrkeskompetens som har utfärdats i andra EES-stater eller i landskapet Åland*

Innehavare av dokument som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland och som överensstämmer med 40 § 1 mom. får framföra lastbil eller buss i Finland. Bestämmelser om ömsesidigt erkännande av körkort och anteckningarna i dem finns i körkortslagen.

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

Bestämmelser om ersättande av yrkeskompetensbevis som utfärdats i någon annan EES-stat än Finland eller i landskapet Åland med ett yrkeskompetensbevis för förare enligt denna lag eller med en anteckning i körkortet enligt denna lag samt närmare bestämmelser om det förartillstånd som avses i 2 mom. och hur det används för att påvisa yrkeskompetens får utfärdas genom förordning av statsrådet.

<p>4 kap</p> <p><b>Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare</b></p> <p>1 §</p> <p><i>Definitioner</i></p> <p>I detta kapitel avses med</p> <hr/> <p>10) <i>förare som är egenföretagare</i> en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan EU:s <i>förordning om internationell busstrafik</i>, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt II avd. 1 kap. 1 §, och</p> <p>a) som arbetar för egen räkning,</p> <p>b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,</p> <p>c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och</p> <p>d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,</p> <hr/> <p>2 §</p> <p><i>Viss social lagstiftning om vägtransporter</i></p> <hr/> <p>3 §</p>	<p>4 kap</p> <p><b>Viss social lagstiftning om vägtransporter och arbetstid för förare</b></p> <p>42 §</p> <p><i>Definitioner gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter</i></p> <p>I detta kapitel avses med</p> <hr/> <p>10) <i>förare som är egenföretagare</i> en person som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen, som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik eller i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006, nedan EU:s <i>förordning om internationell busstrafik</i>, med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett tillstånd enligt 3 §, och</p> <p>a) som arbetar för egen räkning,</p> <p>b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,</p> <p>c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och</p> <p>d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder,</p> <hr/> <p>43 §</p> <p><b><i>Förordningar gällande den sociala lagstiftningen om vägtransporter</i></b></p> <hr/> <p>44 §</p>
--	---

<i>Utfärdande av färdskrivarkort</i>	<i>Utfärdande av färdskrivarkort</i>
4 § <i>Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare</i>	45 § <i>Förarens skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare</i>
5 § <i>Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare</i>	46 § <i>Arbetsgivarens och företagets skyldigheter i samband med användningen av färdskrivare</i>
6 § <i>Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget</i>	47 § <i>Behandlingen av färdskrivarens uppgifter vid företaget</i>
7 § <i>Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden</i>	48 § <i>Behandlingen av den digitala färdskrivarens uppgifter vid verkstaden</i>
8 § <i>Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare</i>	49 § <i>Maximal veckoarbetstid för förare som är egenföretagare</i>
9 § <i>Nattarbete för förare som är egenföretagare</i>	50 § <i>Nattarbete för förare som är egenföretagare</i>
10 § <i>Raster för förare som är egenföretagare</i>	51 § <i>Raster för förare som är egenföretagare</i>

11 §

*Arbetsbidsbokföringen för förare som är egenföretagare*

En förare som är egenföretagare ska ha ett arbetsbidsregister eller någon annan tillförlitlig rapport från de två föregående åren som ger information om arbetsbider och raster enligt denna lag samt, om genomsnittlig arbetsbider används, den referensperiod under vilken arbetsbiden utjämnas till en veckoarbetsbider på 48 timmar. Av arbetsbidsregistret eller rapporten ska också de undantag som avses i 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. och motiven till dem framgå.

5 kap

**Marknaden för järnvägstrafik**

1 §

*Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*

2 §

*Förutsättningar för beviljande av koncession*

Transport- och Kommunikationsverket ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om

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

3 §

*Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens*

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 2 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de

52 §

*Arbetsbidsbokföringen för förare som är egenföretagare*

En förare som är egenföretagare ska ha ett arbetsbidsregister eller någon annan tillförlitlig rapport från de två föregående åren som ger information om arbetsbider och raster enligt denna lag samt, om genomsnittlig arbetsbider används, den referensperiod under vilken arbetsbiden utjämnas till en veckoarbetsbider på 48 timmar. Av arbetsbidsregistret eller rapporten ska också de undantag som avses i 49 § 2 mom. och 50 § 2 mom. och motiven till dem framgå.

5 kap

**Marknaden för järnvägstrafik**

53 §

*Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*

54 §

*Förutsättningar för beviljande av koncession för järnvägstrafik*

Transport- och Kommunikationsverket ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om

5) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i denna paragraf och i 53 § 3 mom. för bedömning av förutsättningarna.

55 §

*Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom järnvägstrafiken*

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 54 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under

senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden eller gällande kollektivavtal, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

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

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 4 punkten, om

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

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

3) sökanden har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

4 §

*Beviljande av koncession*

5 §

*Koncessionens giltighet och ändringar i den*

6 §

*Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*

Järnvägsoperatörer ska förbereda sig för

de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden eller gällande kollektivavtal, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 54 § 2 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 54 § 4 punkten, om

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

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

3) sökanden har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

56 §

*Beviljande av koncession för järnvägstrafik*

57 §

*Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den*

58 §

*Beredskapsskyldighet inom järnvägstrafiken*

Järnvägsoperatörer ska förbereda sig för

undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

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

6 kap

**Bedrivande av spårbunden stadstrafik**

1 §

*Spårbunden stadstrafik*

2 §

*Krav på trafikutövare*

3 §

*Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens*

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

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

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen enligt 1 mom. för att säkerställa en enhetlig beredskap i hela landet.

6 kap

**Bedrivande av spårbunden stadstrafik**

59 §

*Spårbunden stadstrafik*

60 §

***Krav på utövare av spårbunden stadstrafik***

61 §

***Gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens inom den spårbundna stadstrafiken***

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 60 § 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom trafikutö-

sköta uppgifter inom trafikutövarens operativa ledning.

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

Trafikutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 2 § 5 punkten, om

1) trafikutövaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud,

2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner, eller om

3) trafikutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

4 §

*Trafikutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet*

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

-----

5 §

*Trafikutövarens ansvar*

-----

varens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 60 § 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka trafiken.

Trafikutövaren uppfyller inte solvenskravet enligt 60 § 5 punkten, om

1) trafikutövaren eller den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud,

2) den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner, eller om

3) trafikutövaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

62 §

***Skyldighet för utövare av spårbunden stadstrafik att göra en anmälan om sin verksamhet***

En anmälan om bedrivande av spårbunden stadstrafik ska innehålla trafikutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska trafikutövaren i sin anmälan påvisa att kraven enligt 60 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

-----

63 §

***Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik***

-----



6 §	64 §
<i>Säkerhetsstyrningssystem</i>	<b><i>Säkerhetsstyrningssystem inom spår- bunden stadstrafik</i></b>
7 §	65 §
<i>Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik</i>	<i>Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik</i>
8§	66§
<i>Beredskap för undantagsförhållanden och störningar</i>	<b><i>Beredskapsskyldighet inom den spår- bundna stadstrafiken</i></b>
<p>Utövare av spårbunden stadstrafik ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.</p> <p>Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet, får genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.</p>	<p>Utövare av spårbunden stadstrafik ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.</p> <p>Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen enligt 1 mom. för att säkerställa en enhetlig beredskap i hela landet.</p>
7 kap	7 kap
<b>Behörighet inom järnvägstrafiken</b>	<b>Behörighet inom järnvägstrafiken</b>
1 §	67 §
<i>Tillämpningsområde</i>	<b><i>Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet inom järnvägstrafiken</i></b>
2 §	68 §

<i>Järnvägsoperatörens ansvar</i>	<i>Järnvägsoperatörens ansvar för att kraven gällande förare uppfylls</i>
3 § <i>Tillstånd som krävs av förare</i>	69 § <i>Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken</i>
4 § <i>Beviljande av tillstånd</i>	70 § <i>Beviljande av tillstånd för förare inom järnvägstrafiken</i>
5 § <i>Tillståndets giltighet och förnyande av tillstånd</i>	71 § <i>Giltigheten för tillstånd för förare inom järnvägstrafiken och förnyande av tillstånd</i>
6 § <i>Medicinska krav</i>	72 § <i>Medicinska krav på förare inom järnvägstrafiken</i>
7 § <i>Krav på psykisk lämplighet</i>	73 § <i>Krav på psykisk lämplighet för förare inom järnvägstrafiken</i>
8 § <i>Läkarundersökningar</i>	74 § <i>Läkarundersökningar av förare inom järnvägstrafiken</i>

Förare ska genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägsläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. En läkarundersökning ska

Förare ska genomgå läkarundersökningar som uppfyller kraven i bilaga II till lokförardirektivet minst vart tredje år till 55 års ålder och därefter varje år, om inte en järnvägsläkare kräver att undersökningarna ska göras oftare. En läkarundersökning ska

också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förarens hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 6 §.

också alltid göras om det finns skäl att misstänka att en förarens hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 72 §.

9 §

*Psykisk lämplighet*

75 §

***Psykisk lämplighet för förare inom järnvägstrafiken***

10

*Kompletterande intyg*

76 §

***Kompletterande intyg för förare inom järnvägstrafiken***

Utöver ett tillstånd enligt 3 § ska en förare ha ett kompletterande intyg som styrker vilken rullande materiel föraren får framföra och på vilket bannät. Ett kompletterande intyg i kategori A berättigar föraren att trafikera vid växelarbete och ett kompletterande intyg i kategori B att trafikera i tågtrafik.

Utöver ett tillstånd enligt 69 § ska en förare ha ett kompletterande intyg som styrker vilken rullande materiel föraren får framföra och på vilket bannät. Ett kompletterande intyg i kategori A berättigar föraren att trafikera vid växelarbete och ett kompletterande intyg i kategori B att trafikera i tågtrafik.

11 §

*Beviljande av kompletterande intyg*

77 §

*Beviljande av kompletterande intyg*

12

*Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det*

78 §

*Det kompletterande intygets giltighet och ikrafthållande av det*

13

*Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning*

79 §

*Återkallande av kompletterande intyg eller begränsning av dess omfattning*

14 §

*Undantag från kravet på kompletterande intyg*

80 §

*Undantag från kravet på kompletterande intyg*

15 §

*Register över kompletterande intyg*

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

2) uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 11 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov, samt

81 §

*Register över kompletterande intyg*

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

2) uppgifter om sådana utbildningar och godkänt avlagda prov som avses i 77 § 1 mom. samt om intyg över avlagda prov, samt

16 §

*Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg*

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

82 §

*Järnvägsoperatörens rätt att få information för registret över kompletterande intyg*

En läroanstalt och en examinator ska trots sekretessbestämmelserna lämna järnvägsoperatören för registret över kompletterande intyg behövliga uppgifter när en förare har genomgått den utbildning som krävs för kompletterande intyg eller avlagt ett prov enligt 78 § 2 mom.

17 §

*Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid*

83 §

*Användning av uppgifter i registret över kompletterande intyg och lagringstid*

18 §

*Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg*

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

84 §

*Utlämnande av uppgifter ur registret över kompletterande intyg*

Uppgifter enligt 82 § och denna paragraf får också lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form enligt överenskommelse med den registeransvarige. Innan den tekniska anslutningen öppnas ska mottagaren visa att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

19 §

85 §

*Konkurs för den som för registret över*

<p style="text-align: center;"><i>Den registeransvariges konkurs</i></p> <hr/> <p>Den som ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 17 §.</p> <p style="text-align: center;">20 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Kompletterande intyg som beviljats i Sverige</i></p> <hr/> <p style="text-align: center;">21 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Anmälningar som gäller anställningsförhållanden</i></p> <hr/> <p style="text-align: center;">8 kap</p> <p style="text-align: center;"><b>Förarutbildning inom järnvägstrafiken</b></p> <p style="text-align: center;">1 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Krav på utbildning</i></p> <p>En förare som avses i II avd. 7 kap. 1 § ska för att få allmän och yrkesmässig kompetens genomgå de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg. Dessutom krävs det att en examinator har bedömt de prov som krävs för uppgiften som förare med godkänt resultat.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">2 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Prov</i></p> <p>Sedan en sådan utbildning som avses i 1 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgif-</p>	<p style="text-align: center;"><b><i>kompletterande intyg</i></b></p> <hr/> <p>Den som ansvarar för att uppgifterna i registret över kompletterande intyg bevaras ska bevara registeruppgifterna i enlighet med 83 §.</p> <p style="text-align: center;">86 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Kompletterande intyg som beviljats i Sverige</i></p> <hr/> <p style="text-align: center;">87 §</p> <p style="text-align: center;"><b><i>Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken</i></b></p> <hr/> <p style="text-align: center;">8 kap</p> <p style="text-align: center;"><b>Förarutbildning inom järnvägstrafiken</b></p> <p style="text-align: center;">88 §</p> <p style="text-align: center;"><b><i>Krav på utbildning för förare inom järnvägstrafiken</i></b></p> <p>En förare som avses i 67 § ska för att få allmän och yrkesmässig kompetens genomgå de utbildningar som krävs för tillstånd och kompletterande intyg. Dessutom krävs det att en examinator har bedömt de prov som krävs för uppgiften som förare med godkänt resultat.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">89 §</p> <p style="text-align: center;"><b><i>Prov för förare inom järnvägstrafiken</i></b></p> <p>Sedan en sådan utbildning som avses i 88 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras</p>
---	---

ten.

Transport- och kommunikationsverket fastställer de prov som ska avläggas för att få tillstånd och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Transport- och kommunikationsverket ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när verket offentliggör det förfarande som ska iaktas vid beviljande av tillstånd enligt *II avd. 7 kap. 4 § 4* mom.

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

av en examinator som har godkänts för uppgiften.

Transport- och kommunikationsverket fastställer de prov som ska avläggas för att få tillstånd och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Transport- och kommunikationsverket ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när verket offentliggör det förfarande som ska iaktas vid beviljande av tillstånd enligt *70 § 4* mom.

Järnvägsoperatören fastställer de prov som ska avläggas för kompletterande intyg och förordnar de examinatorer som ska anlitas vid proven. Järnvägsoperatören ska beskriva förfarandet för fastställandet av prov och förordnande av examinatorer när operatören fastställer det förfarande som ska iaktas vid beviljande av kompletterande intyg enligt *77 § 1* mom. Förarens förmåga att arbeta som förare ska bedömas genom ett körprov som utförs på bannätet. Dessutom kan förarens förmåga att hantera avvikande situationer och funktionsstörningar och andra motsvarande förmågor mätas med hjälp av simulator. I fråga om kompletterande intyg för bannät i Finland får endast en examinator som Transport- och kommunikationsverket har godkänt examinera det prov som gäller kännedomen om bannätet, inklusive kännedom om rutter och trafikregler.

3 §

*Godkännande av läroanstalter*

4 §

*Skyldigheter för läroanstalter*

5 §

*Ordnanande av handledning som ingår i förarutbildning*

90 §

***Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken***

91 §

***Skyldigheter för läroanstalter inom järnvägstrafiken***

92 §

***Ordnanande av handledning som ingår i utbildning av förare inom järnvägstrafiken***

<hr/> <p>6 §</p> <p><i>Godkännande av examinator</i></p> <hr/>	<p>93 §</p> <p><b>Godkännande av examinator för förare inom järnvägstrafiken</b></p> <hr/>
<p>9 kap</p> <p><b>Sjöfart på Finlands vattenområden</b></p> <p>1 §</p> <p><i>Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden</i></p> <hr/>	<p>9 kap</p> <p><b>Sjöfart på Finlands vattenområden</b></p> <p>94 §</p> <p><i>Rätt att bedriva sjöfart på Finlands vattenområden</i></p> <hr/>
<p>2 §</p> <p><i>Undantag som gäller cabotage</i></p> <p>Transport- och Kommunikationsverket beviljar tillstånd för handelssjöfart med utländskt fartyg enligt 1 §, om inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet och</p> <p>1) det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland, eller</p> <p>2) det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland.</p> <hr/> <p>Genom förordning av statsrådet kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskrivas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. avsett tillstånd bedriva i 1 § angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.</p> <hr/>	<p>95 §</p> <p><i>Undantag som gäller cabotage</i></p> <p>Transport- och Kommunikationsverket beviljar tillstånd för handelssjöfart med utländskt fartyg enligt 94 §, om inget fartyg som seglar under Finlands eller någon annan EU-medlemsstats flagg skäligen kan fås för ändamålet och</p> <p>1) det är fråga om trafik mellan landskapet Åland och någon annan del av Finland, eller</p> <p>2) det finns särskilda skäl till att använda det utländska fartyget i Finland.</p> <hr/> <p>Genom förordning av statsrådet kan enligt avtal med en främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet föreskrivas att fartyg från den främmande staten har rätt att utan ett i 1 mom. avsett tillstånd bedriva i 94 § angiven handelssjöfart, antingen helt och hållet eller till de delar som bestäms i avtalet.</p> <hr/>
<p>10 kap</p> <p>1 §</p> <p><i>Kapitlets tillämpningsområde</i></p>	<p>10 kap</p> <p>96 §</p> <p><b>Tillämpningsområde för bestämmelserna</b></p>

*om behörighet för fartygspersonal*

-----  
 Detta kapitel tillämpas dock inte på fartygspersonal på

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

2) fritidsbåtar,

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

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

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

6) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

-----  
 Detta kapitel tillämpas dock inte på fartygspersonal på

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

2) räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 §,

3) fritidsbåtar,

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

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

6) fartyg som används i sådan frivillig sjöräddningsverksamhet som inte utgör kommersiell verksamhet och vars besättning är utbildad för att sköta eftersöknings- och räddningsuppgifter inom sjöräddningstjänsten,

7) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

-----  
 2 §

*Definitioner*

-----  
 97 §

*Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal*

-----  
 3 §

*Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis*

-----  
 98 §

*Behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal*

-----  
 4 §

-----  
 99 §



RP 157/2018 rd

<i>Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg</i>	<i>Behörighetskrav för befälhavare på lastfartyg och passagerarfartyg</i>
5 §	100 §
<i>Behörighet för maskinbefäl på ångfartyg och motorfartyg</i>	<i>Behörighet för maskinbefäl på ångfartyg och motorfartyg</i>
6 §	101 §
<i>Behörighetskrav för maskinchef på lastfartyg och passagerarfartyg</i>	<i>Behörighetskrav för maskinchef på lastfartyg och passagerarfartyg</i>
7 §	102 §
<i>Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad</i>	<i>Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad</i>
8 §	103 §
<i>Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg</i>	<i>Behörighetskrav för befäl på fiskefartyg</i>
9 §	104 §
<i>Behörighetskrav för radiooperatörer</i>	<i>Behörighetskrav för radiooperatörer</i>
10 §	105 §
<i>Befälhavarens minimiålder</i>	<i>Befälhavarens minimiålder</i>
11 §	106 §
<i>Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet</i>	<i>Tillämpning av EU:s lagstiftning om behörighet som krävs på inre vattenvägar</i>

12 §

*Utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet*

Transport- och Kommunikationsverket utfärdar på ansökan behörighetsbrev och certifikaten över specialbehörighet och för in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Verket utfärdar dock behörighetsbevis enligt 9 § i enlighet med det internationella radioreglements som utgör bilaga till konventionen om Internationella teleunionen (ITU) (FördrS 94/1996).

För erhållande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet förutsätts det dessutom att Transport- och Kommunikationsverket har godkänt utbildningsanordnaren och den utbildning som getts såsom avses i 11 kap. 1 och 3 §.

13 §

*Specialutbildning*

De som arbetar ombord på fiskefartyg ska ha säkerhetsutbildning.

14 §

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

15 §

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

Transport- och Kommunikationsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 3 § avsett kompetensbevis som visar att verket

107 §

***Behörighetskrav och utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet för fartygspersonal***

Transport- och Kommunikationsverket utfärdar på ansökan behörighetsbrev och certifikaten över specialbehörighet och för in uppgifter om dem i trafik- och transportregistret. Verket utfärdar dock behörighetsbevis enligt 104 § i enlighet med det internationella radioreglements som utgör bilaga till konventionen om Internationella teleunionen (ITU) (FördrS 94/1996).

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

108 §

***Specialutbildning för fartygspersonal***

*En däcksmän ska ha däcksmäns utbildning och den som den som tjänstgör på fiskefartyg ska ha genomgått säkerhetsutbildning.*

109 §

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

110 §

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

Transport- och Kommunikationsverket utfärdar på skriftlig ansökan ett sådant i 98 § avsett kompetensbevis som visar att verket

erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med kompetensbeviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, första maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg

16 §

*Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas*

erkänner ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med kompetensbeviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, styrman, maskinchef, första maskinmästare eller i en annan maskinmästar- eller elmästarbefattning eller sköta lastoperationer på tankfartyg

111 §

*Arbete på fartyg medan en ansökan om kompetensbevis behandlas*

17 §

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

112 §

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

18 §

*Förvaring och uppvisande av fartygspersonals certifikat och dokument*

113 §

*Förvaring och uppvisande av fartygspersonals certifikat och dokument*

11 kap

**Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten**

1 §

*Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten*

Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev eller ett certifikat över specialbehörighet för sjöfart enligt STCW-konventionen som Transport- och kommunikationsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen för vilken utbildningsanordna-

11 kap

**Godkännande av utbildningsanordnare och utbildningar inom sjöfarten**

114 §

*Godkännande av utbildningsanordnare inom sjöfarten*

Sådan utbildning inom sjöfarten som leder till ett behörighetsbrev, ett certifikat över specialbehörighet eller ett skriftligt bevis över sjöfartsutbildning enligt STCW-konventionen som Transport- och kommunikationsverket beviljar, eller någon annan sjöfartsutbildning enligt STCW-

ren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Transport- och kommunikationsverket har bedömt och godkänt i enlighet med den konventionen.

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

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

konventionen för vilken utbildningsanordnaren enligt konventionen ska godkännas, får endast ges av en utbildningsanordnare som Transport- och kommunikationsverket har bedömt och godkänt i enlighet med den konventionen. *Transport- och kommunikationsverket får bara av särskilda skäl bedöma och godkänna andra utbildningsanordnare än sådana som har verksamhet i Finland.*

Utbildningsanordnaren ska ansöka om godkännande hos Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket bedömer om utbildningsanordnaren uppfyller kraven enligt STCW-konventionen, eller i de fall som avses i 3 mom. kraven enligt 115 §. Utifrån bedömningen godkänner Transport- och kommunikationsverket de utbildningsanordnare som uppfyller kraven. Bedömningen kan innefatta en bedömning av de lokaler och den utrustning som används för utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl godkänna också en utbildningsanordnare som ger en sådan utbildning som leder till behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller ett skriftligt bevis över sjöfartsutbildning för sjöfart som inte överensstämmer med STCW-konventionen. *Av särskilda skäl kan som utbildningsanordnare enligt detta moment godkännas också någon annan än en utbildningsanordnare med verksamhet i Finland.*

-----  
2 §

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

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

-----  
3 §

*Godkännande av utbildning inom sjöfarten*

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan utbildningar som uppfyller kraven i STCW-konventionen och

-----  
115 §

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

En i 114 § 3 mom. avsedd utbildningsanordnare som godkänns av särskilda skäl ska ha:

-----  
116 §

*Godkännande av utbildning inom sjöfarten*

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan utbildningar som uppfyller kraven i STCW-konventionen och

av särskilda skäl andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. En utbildning ska godkännas innan den inleds.

-----

av särskilda skäl andra utbildningar inom sjöfarten som leder till behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet *eller ett skriftligt bevis* över sjöfartsutbildning. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen. En utbildning ska godkännas innan den inleds.

-----

117 §

*Godkännande av räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem*

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan räddningsverkens, polisens och Tullens utbildningssystem. Godkännandet av utbildningen gäller utbildningens innehåll och utbildningsarrangemangen.

*För att ett utbildningssystem ska godkännas förutsätts det att den myndighet som avses i 1 mom. har*

*1) en detaljerad skriftlig utbildningsplan, som innefattar de förfaranden och det innehåll som är nödvändigt för att kompetenskraven ska uppfyllas, och*

*2) den utrustning som utbildningen förutsätter.*

Beslutet om godkännande kan förenas med villkor som gäller fartygets längd, den last eller maskiner som fartyget transporterar och fartområde. Om utbildningen eller verksamheten ändras väsentligt, ska en ny ansökan om godkännande göras.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökningsförfarandet och om vilka dokument som ska bifogas ansökan.

118 §

4 §

*Bedömning*

Transport- och kommunikationsverket får utvärdera de utbildningsanordnare och den utbildning som verket godkänt. Vid utvärderingen kontrolleras att utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 1–3 §.

***Bedömning av utbildning och utbildningsanordnare inom sjöfarten***

Transport- och kommunikationsverket får utvärdera de utbildningsanordnare och den utbildning som verket godkänt. Vid utvärderingen kontrolleras att utbildningen och utbildningsarrangemangen motsvarar kraven enligt 114–117 §.

-----

-----	119 §
5 §	<b>Anmälningsplikt för utbildningsanordnare inom sjöfarten</b>
<i>Utbildningsanordnares anmälningsplikt</i>	
En godkänd utbildningsanordnare ska omedelbart informera Transport- och kommunikationsverket om väsentliga ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan enligt 1 eller 3 § eller som sökanden annars gett.	En godkänd utbildningsanordnare ska omedelbart informera Transport- och kommunikationsverket om väsentliga ändringar i de uppgifter som getts i en ansökan enligt 114 eller 116 § eller som sökanden annars gett.
-----	-----
12 kap	12 kap
<b>Tillståndspliktig flygverksamhet</b>	<b>Tillståndspliktig flygverksamhet</b>
1 §	120 §
<i>Definitioner</i>	<b>Definitioner gällande flygverksamhet</b>
-----	-----
2 §	121 §
<i>Luftrafik</i>	<i>Luftrafik</i>
-----	-----
3 §	122 §
<i>Luftrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller slutpunkt i Finland</i>	<i>Luftrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller slutpunkt i Finland</i>
-----	-----
4 §	123 §
<i>Regelbunden luftrafik mellan Finland och tredjeländer</i>	<i>Regelbunden luftrafik mellan Finland och tredjeländer</i>
Om inte något annat följer av 5 §, krävs för sådan regelbunden luftrafik som avses i luftrafikförordningen mellan Finland och ett tredjeland att	Om inte något annat följer av 124 §, krävs för sådan regelbunden luftrafik som avses i luftrafikförordningen mellan Finland och ett tredjeland att
1) luftrafikföretaget har en operativ licens enligt 2 § och är etablerat i Finland,	1) luftrafikföretaget har en operativ licens enligt 121 § och är etablerat i Finland,
2) luftrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i	2) luftrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i

luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller

3) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett certifikat enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen som berättigar till att bedriva kommersiell trafik med luftfartyg, nedan drifttillstånd, och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.

luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller

3) lufttrafikföretaget är ett bolag som utsetts av ett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett certifikat enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen som berättigar till att bedriva kommersiell trafik med luftfartyg, nedan drifttillstånd, och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.

5 §

*Utdelning av begränsade trafikrättigheter*

124 §

*Utdelning av begränsade lufttrafikrättigheter*

6 §

*Icke-regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer*

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

Transport- och kommunikationsverket kan vägra bevilja tillstånd om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsför-

125 §

*Icke-regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer*

Ett lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en EES-stat får flyga enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar (icke-regelbunden lufttrafik) mellan Finland och tredjeländer utan något särskilt tillstånd. Om ett lufttrafikföretag som bedriver regelbunden trafik enligt 123 § kräver det, kan Transport- och kommunikationsverket dock förbjuda bedrivande av icke-regelbunden lufttrafik, om det medför sådana ekonomiska olägenheter för det berörda lufttrafikföretagets verksamhet som inte kan betraktas som obetydliga, och om det lufttrafikföretag som bedriver icke-regelbunden lufttrafik med sin verksamhet kringgår begränsningarna för regelbunden lufttrafik.

Transport- och kommunikationsverket kan vägra bevilja tillstånd om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsför-

säkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av regelbunden lufttrafik som föreskrivs i 4 och 5 §, eller

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

säkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av regelbunden lufttrafik som föreskrivs i 123 och 124 §, eller

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

7 §

*Lufttrafik över finskt territorium*

126 §

*Lufttrafik över finskt territorium*

8 §

*Bruksflygtillstånd*

127 §

*Bruksflygtillstånd*

9 §

*Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet*

128 §

*Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet*

10 §

*Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*

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

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriets behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering enligt denna paragraf som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållan-

129 §

***Beredskapsskyldighet inom lufttrafiken***

En innehavare av ett i Finland beviljat drifttillstånd som avses i artikel 8.2 i EASA-förordningen ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som avses i 1 mom. för att säkerställa att beredskapen är enhetlig i hela landet.



den utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 kap	13 kap
<b>Behörigheter och utbildning för flygande personal</b>	<b>Behörigheter och utbildning för flygande personal</b>
1 §	130 §
<i>Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg</i>	<i>Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg</i>
-----	
2 §	131 §
<i>Beviljande av persontillstånd för luftfart</i>	<i>Beviljande av persontillstånd för luftfart</i>
<p>Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan ett tillstånd som avses i 1 § om sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, skicklighet, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för certifikatet i fråga. Transport- och kommunikationsverket inför uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka tillståndet. Ett medicinskt intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Transport- och kommunikationsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum som Transport- och kommunikationsverket godkänt.</p>	<p>Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan ett tillstånd som avses i 130 § om sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, skicklighet, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för certifikatet i fråga. Verket inför uppgifter om tillstånd i trafik- och transportregistret och utfärdar de certifikat och intyg som behövs för att styrka tillståndet. Ett medicinskt intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Transport- och kommunikationsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum som Transport- och kommunikationsverket godkänt.</p>
-----	
3 §	132 §
<i>Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg</i>	<i>Medicinskt intyg inom lufttrafiken</i>
-----	
4 §	133 §
<i>Utländska tillstånd</i>	<i>Utländska persontillstånd inom lufttrafiken</i>
-----	
5 §	134 §

<i>Flygelev</i>	<i>Flygelev</i>
-----	-----
6 §	135 §
<i>Utbildning för flygande personal</i>	<i>Utbildning för flygande personal</i>
-----	-----
AVDELNING II A	AVDELNING III
<b>TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING</b>	<b>TRAFIKSTYRNING OCH TRAFIKLEDNING</b>
1 kap	1 kap
<b>Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster</b>	<b>Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster</b>
1 §	136 §
<i>Ordnande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster</i>	<i>Ordnande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster</i>
<p>Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan tillhandahållas på statens landsvägsnät, gator som förvaltas av kommuner och på enskilda vägar. I egenskap av väghållare ansvarar Trafikledsverket för att trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna på det landsvägsnät som verket förvaltar ordnas på det sätt som trafiken på landsvägsnätet kräver och i den egenskapen sörjer det också för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas kvalitet och ser till att trafikstyrnings- och trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Väghållaren kan ordna de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som avses i 2 § själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata tjänsteproducenter.</p>	<p>Vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster kan tillhandahållas på statens landsvägsnät, gator som förvaltas av kommuner och på enskilda vägar. I egenskap av väghållare ansvarar Trafikledsverket för att trafikstyrnings- och trafikledningstjänsterna på det landsvägsnät som verket förvaltar ordnas på det sätt som trafiken på landsvägsnätet kräver och i den egenskapen sörjer det också för trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas kvalitet och ser till att trafikstyrnings- och trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Väghållaren kan ordna de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som avses i 137 § själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata tjänsteproducenter.</p>
-----	-----
2 §	137 §
<i>Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna</i>	<i>Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna</i>
Leverantören av vägtrafikstyrnings- och	Leverantören av vägtrafikstyrnings- och

vägfrikledningstjänster har till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen på trafikleder (*lägesbilden av trafiken*) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Informationen kan ges också via ett öppet gränssnitt på det sätt som avses i 2 kap. 3 §.

3 §

*Krav på leverantörer av vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänster*

Som tillförlitlig kan inte betraktas en sådan tjänsteleverantör som är försatt i näringsförbud, som under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff, som under de tre senaste åren dömts till bötesstraff för ett allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller anställningsförhållanden, utövande av näring, bokföring eller skuldförhållanden eller som under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för något annat allvarligt brott som kan antas inverka på tillförlitligheten eller visa på uppenbar olämplighet för sådana uppgifter som avses i detta kapitel. Bedömningen av en tjänsteleverantörs tillförlitlighet gäller personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför sådana uppgifter som avses i 2 §.

På en vägfrikledare som är anställd hos leverantören av vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänster tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när

vägfrikledningstjänster har till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen på trafikleder (*lägesbilden av trafiken*) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Informationen kan ges också via ett öppet gränssnitt på det sätt som avses i 146 §.

138 §

*Krav på leverantörer av vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänster*

Som tillförlitlig kan inte betraktas en sådan tjänsteleverantör som är försatt i näringsförbud, som under de fem senaste åren har meddelats näringsförbud eller dömts till fängelsestraff, som under de tre senaste åren dömts till bötesstraff för ett allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller anställningsförhållanden, utövande av näring, bokföring eller skuldförhållanden eller som under de fem senaste åren har dömts till fängelsestraff för något annat allvarligt brott som kan antas inverka på tillförlitligheten eller visa på uppenbar olämplighet för sådana uppgifter som avses i detta kapitel. Bedömningen av en tjänsteleverantörs tillförlitlighet gäller personer som har bestämmande inflytande hos tjänsteleverantören samt personer som utför sådana uppgifter som avses i 137 §.

På en vägfrikledare som är anställd hos leverantören av vägfrikstyrnings- och vägfrikledningstjänster tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när denne utför uppgifter som avses i 137 §. Be-

RP 157/2018 rd

denne utför uppgifter som avses i 2 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

4 §

*Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden*

5 §

*Informationssäkerhet*

6 §

*Avvikelseanmälningar*

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom underrätta de aktörer som avses i 1 mom. om åtgärder som den vidtar med stöd av 2 § 2 mom. i detta kapitel, om åtgärderna kan påverka skötseln av uppgifter för en aktör som avses i 1 mom.

7 §

*Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken*

8 §

*Skyldighet att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster*

2 kap

**Informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikled-**

stämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

139 §

***Beredskapsskyldighet inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster***

140 §

***Informationssäkerhet inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster***

141 §

***Avvikelseanmälningar inom vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster***

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom underrätta de aktörer som avses i 1 mom. om åtgärder som den vidtar med stöd av 137 § 2 mom., om åtgärderna kan påverka skötseln av uppgifter för en aktör som avses i 1 mom.

142 §

***Anmälan om tillbud och olyckor i vägtrafiken***

143 §

***Skyldighet att bistå leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster***

2 kap

**Informationshantering hos leverantören av trafikstyrnings- och trafiklednings-**

ningstjänster	tjänster
<p>1 §</p> <p><i>Rätt att få information av myndigheter</i></p>	<p>144 §</p> <p><b><i>Rätt att få information av myndigheter för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster</i></b></p>
<p>2 §</p> <p><i>Annan rätt till information</i></p>	<p>145 §</p> <p><b><i>Annan rätt till information för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster</i></b></p>
<p>Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte överlåta information som betraktas som sekretessbelagda uppgifter eller affärs- eller yrkeshemligheter vidare, om detta inte är nödvändigt för att trygga den allmänna säkerheten eller trafiksäkerheten eller förebygga allvarliga miljöskador. Informationen ska då vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras. Vad som sagts ovan hindrar dock inte att information lämnas ut till myndigheter på det sätt som avses i 2 §.</p>	<p>Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte överlåta information som betraktas som sekretessbelagda uppgifter eller affärs- eller yrkeshemligheter vidare, om detta inte är nödvändigt för att trygga den allmänna säkerheten eller trafiksäkerheten eller förebygga allvarliga miljöskador. Informationen ska då vara i ett sådant format att enskilda användare inte kan identifieras utifrån den och att affärs- eller yrkeshemligheter inte äventyras. Vad som sagts ovan hindrar dock inte att information lämnas ut till myndigheter på det sätt som avses i 147 §.</p>
<p>3 §</p> <p><i>Utlämnande av uppgifter via ett öppet gränssnitt</i></p>	<p>146 §</p> <p><b><i>Öppnande av data inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster</i></b></p>
<p>Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande information i realtid i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt för utförande av en uppgift som avses i 1 kap. 2 § 1 mom.:</p>	<p>Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande information i realtid i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt för utförande av en uppgift som avses i 137 § 1 mom.:</p>
<p>4 §</p> <p><i>Utlämnande av information till myndigheter och andra aktörer som sköter offentliga uppdrag</i></p>	<p>147 §</p> <p><b><i>Skyldighet för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster att utlämna information till myndigheter</i></b></p>

När det gäller flygtrafiken finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter i kommissionens i 3 § 2 mom. nämnda förordning om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering.

5 §

*Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet*

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska säkerställa att den information som den fått med stöd av 1 eller 2 § utan obefogat dröjsmål via gränssnittet avgiftsfritt står till förfogande för andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som enligt lag tillhandahåller tjänster av motsvarande slag, om inte den myndighet som lämnat ut informationen förbjudit eller begränsat utlämnandet av den.

6 §

*Användning av informationen när mervärdetjänster tillhandahålls*

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får använda den information som denne fått med stöd av 1 och 2 § när den tillhandahåller andra tjänster än de lagstadgade tjänsterna, men vid tillhandahållandet av sådana tjänster får information inte lämnas ut i strid med bestämmelserna i detta kapitel, och sekretessbelagd information får inte heller annars framgå i samband med tjänsten. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte heller utnyttja den sekretessbelagda information som denne fått med stöd av 2 § på ett sätt som skulle skada de företagsekonomiska intressena hos den aktör som lämnat ut informationen.

AVDELNING III

**TJÄNSTER**

När det gäller flygtrafiken finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter i kommissionens i 146 § 2 mom. nämnda förordning om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering.

148 §

*Trafikstyrnings- och trafikledningstjänsternas interoperabilitet*

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska säkerställa att den information som den fått med stöd av 144 eller 145 § utan obefogat dröjsmål via gränssnittet avgiftsfritt står till förfogande för andra leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som enligt lag tillhandahåller tjänster av motsvarande slag, om inte den myndighet som lämnat ut informationen förbjudit eller begränsat utlämnandet av den.

149 §

***Rätt för leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster att använda information för mervärdetjänster***

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får använda den information som denne fått med stöd av 144 och 145 § när den tillhandahåller andra tjänster än de lagstadgade tjänsterna, men vid tillhandahållandet av sådana tjänster får information inte lämnas ut i strid med bestämmelserna i detta kapitel, och sekretessbelagd information får inte heller annars framgå i samband med tjänsten. Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster får inte heller utnyttja den sekretessbelagda information som denne fått med stöd av 145 § på ett sätt som skulle skada de företagsekonomiska intressena hos den aktör som lämnat ut informationen.

AVDELNING IV

**TJÄNSTER**

1 kap	1 kap
<b>Persontrafiktjänster</b>	<b>Persontrafiktjänster</b>
1 §	150 §
<i>Informationsskyldighet</i>	<i>Informationsskyldighet för tillhandahållare av persontrafiktjänster</i>
-----	
2 §	151 §
<i>Skyldigheter i fråga om taxitrafik</i>	<i>Skyldigheter i fråga om taxitrafik</i>
<p>En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer vid taxitrafik för att</p> <p>1) föraren har sådant körtillstånd för taxiförare som avses i <i>II avd. 3 kap. 1 §</i>,</p>	<p>En tillståndshavare som tillhandahåller persontrafik svarar och sörjer vid taxitrafik för att</p> <p>1) föraren har sådant körtillstånd för taxiförare som avses i <i>25 §</i>,</p>
<p>7) passageraren har rätt att betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte ett särskilt betalningssätt har angetts på det sätt som avses i <i>1 §</i> och passageraren har godkänt betalningssättet i samband med beställningen eller bokningen.</p>	<p>7) passageraren har rätt att betala resan kontant eller med något av de vanligaste betalkorten, om inte ett särskilt betalningssätt har angetts på det sätt som avses i <i>150 §</i> och passageraren har godkänt betalningssättet i samband med beställningen eller bokningen.</p>
3 §	152 §
<i>Prissättning av taxitrafiktjänster</i>	<i>Prissättning av taxitrafiktjänster</i>
-----	
4 §	153 §
<i>Försorg om luftfartyg, passagerare och gods</i>	<i>Försorg om luftfartyg, passagerare och gods</i>
-----	
2 kap	2 kap
<b>Informationens och informationssystemens interoperabilitet</b>	<b>Informationens och informationssystemens interoperabilitet</b>
1 §	154 §
<i>Väsentlig information om mobilitetstjänster</i>	<i>Väsentlig information om mobilitetstjänster</i>
-----	

2 §

*Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet*

Den som tillhandahåller transporttjänster och som tillhandahåller endast andra transporttjänster inom persontrafiken än sådana som en behörig myndighet enligt *IV avd. 1 kap. 4 och 5 §* upphandlar enligt denna lag, lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016), nedan *upphandlingslagen*, eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016), kan avvika från kravet i 1 mom., om det inte är tekniskt ändamålsenligt eller skäligt att uppfylla det på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat.

2 a §

*Tillgång till tjänster på någon annans vägnar*

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt sådana i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor som endast tillhandahåller andra persontransporttjänster än sådana som en i *IV avd. 1 kap. 3 eller 4 §* avsedd behörig myndighet upphandlar enligt denna lag eller upphandlingslagen eller som enheter inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster upphandlar enligt den lagen, får avvika från kravet i 1 eller 2 mom. om det inte är tekniskt ändamålsenligt och skäligt att uppfylla det till följd av att företaget eller dess verksamhetsområde är litet.

3 §

155 §

*Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet*

Den som tillhandahåller transporttjänster och som tillhandahåller endast andra transporttjänster inom persontrafiken än sådana som en behörig myndighet enligt *181 och 182 §* upphandlar enligt denna lag, lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016), nedan *upphandlingslagen*, eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016), kan avvika från kravet i 1 mom., om det inte är tekniskt ändamålsenligt eller skäligt att uppfylla det på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat.

156 §

***Användning av elektroniska mobilitetstjänster på någon annans vägnar***

I 1 mom. avsedda leverantörer av mobilitets- och kombinationstjänster och aktörer som på deras vägnar ansvarar för biljett- eller betalningssystem samt sådana i 2 mom. avsedda utgivare av biljetter för en mobilitetstjänst som innehåller en rabatt, en ersättning eller ett specialvillkor som endast tillhandahåller andra persontransporttjänster än sådana som en i *181 eller 182 §* avsedd behörig myndighet upphandlar enligt denna lag eller upphandlingslagen eller som enheter inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster upphandlar enligt den lagen, får avvika från kravet i 1 eller 2 mom. om det inte är tekniskt ändamålsenligt och skäligt att uppfylla det till följd av att företaget eller dess verksamhetsområde är litet.

157 §

*Främjande av interoperabilitet i offentliga*



*Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar*

Den behöriga myndighet som avses i IV avd. 1 kap. 4 och 5 § i denna lag ska se till att det vid upphandling av mobilitetstjänster eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem enligt denna lag, upphandlingslagen eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster i anbudsförfrågan, upphandlingsannonsen och upphandlingskontraktet förutsätts att

1) tjänsteleverantören har gett en beskrivning för hur leverantörens skyldigheter enligt 1 § har uppfyllts,

4 §

*Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt*

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

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

5 §

*Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt*

6 §

*Införande av intelligenta trafiksystem*

*upphandlingar*

Den behöriga myndighet som avses i 181 och 182 § i denna lag ska se till att det vid upphandling av mobilitetstjänster eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem enligt denna lag, upphandlingslagen eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster i anbudsförfrågan, upphandlingsannonsen och upphandlingskontraktet förutsätts att

1) tjänsteleverantören har gett en beskrivning för hur leverantörens skyldigheter enligt 154 § har uppfyllts,

158 §

*Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt*

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 154—156 § och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 154—156 § ska se till att tillträdet kan ske utan att vare sig datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 156 § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinations-tjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och data-skydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

159 §

*Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt*

160 §

*Införande av intelligenta trafiksystem*

<p style="text-align: center;">7 §</p> <p><i>Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten</i></p>	<p style="text-align: center;">161 §</p> <p><i>Skyldighet för den som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten</i></p>
<p style="text-align: center;">3 kap</p> <p><b>Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt</b></p> <p style="text-align: center;">1 §</p> <p><i>Upphandlingsförfaranden</i></p> <p>De behöriga myndigheterna enligt IV avd. 1 kap. 4 och 5 § kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i trafikavtalsförordningen kan lämna anbud (<i>förfarande i ett steg</i>) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och den behöriga myndigheten därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud i förfarandets följande steg (<i>förfarande i två steg</i>).</p> <p style="text-align: center;">2 §</p> <p><i>Annonsering om upphandling och minimitidsfrister</i></p> <p>Utöver vad som föreskrivs i artikel 7 i trafikavtalsförordningen ska den behöriga myndigheten offentligt informera om koncessionsavtal som ingås genom förfaranden enligt 1 § 3 mom. Annonserna ska sändas för publicering på webbadressen <a href="http://www.hankintailmoitukset.fi">www.hankintailmoitukset.fi</a>. På informationsutbyte i anslutning till upphandlingar tillämpas dessutom 8 kap. i upphandlingslagen.</p> <p style="text-align: center;">3 §</p>	<p style="text-align: center;">3 kap</p> <p><b>Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt</b></p> <p style="text-align: center;">162 §</p> <p><i>Upphandlingsförfaranden</i></p> <p>De behöriga myndigheterna enligt 181 och 182 § kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i trafikavtalsförordningen kan lämna anbud (<i>förfarande i ett steg</i>) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och den behöriga myndigheten därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud i förfarandets följande steg (<i>förfarande i två steg</i>).</p> <p style="text-align: center;">163 §</p> <p><i>Annonsering om upphandling och minimitidsfrister</i></p> <p>Utöver vad som föreskrivs i artikel 7 i trafikavtalsförordningen ska den behöriga myndigheten offentligt informera om koncessionsavtal som ingås genom förfaranden enligt 162 § 3 mom. Annonserna ska sändas för publicering på webbadressen <a href="http://www.hankintailmoitukset.fi">www.hankintailmoitukset.fi</a>. På informationsutbyte i anslutning till upphandlingar tillämpas dessutom 8 kap. i upphandlingslagen.</p> <p style="text-align: center;">164 §</p>

RP 157/2018 rd

<i>Anbudsförfrågan</i>	<i>Anbudsförfrågan</i>
4 § <i>Val av anbudsgivare</i>	165 § <i>Val av anbudsgivare</i>
5 § <i>Förhandlingar efter inlämnande av anbud</i>	166 § <i>Förhandlingar efter inlämnande av anbud</i>
6 § <i>Val av anbud</i>	167 § <i>Val av anbud</i>
7 § <i>Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid</i>	168 § <i>Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid</i>
8 § <i>Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet</i>	169 § <i>Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet</i>
9 § <i>Särredovisningskyldighet</i>	170 § <i>Särredovisningskyldighet</i>
Trots vad som i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) föreskrivs om sekretess, har kommunikationsministeriet och de behöriga myndigheter som avses i <i>IV avd. 1 kap. 4 och 5 §</i> i denna lag rätt att av de särredovisningsskyldiga trafikidkarna få den information som avses i trafikavtalsförordningen för fullgörande av de uppgifter som avses i den förordningen.	Trots vad som i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) föreskrivs om sekretess, har kommunikationsministeriet och de behöriga myndigheter som avses i <i>181 och 182 §</i> i denna lag rätt att av de särredovisningsskyldiga trafikidkarna få den information som avses i trafikavtalsförordningen för fullgörande av de uppgifter som avses i den förordningen.

10 §

*Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt*

Den behöriga myndighet som avses i *IV avd. 1 kap. 4 och 5 §* får besluta att ordna de offentliga persontrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen för att se till att det tillhandahålls sådana allmännyttiga tjänster som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än de tjänster som kan tillhandahållas enbart på marknadsvillkor.

11 §

*Allmän trafikplikt inom lufttrafiken*

4 kap

**Offentligt stöd för trafiktjänster**

1 §

*Statsfinansieringens användningsändamål*

2 §

*Kvotering och användning av anslag*

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i *1 § 1 mom. 1 punkten* användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt *IV avd. 1 kap. 5 § 1 mom.* samt för de ändamål som nämns i *1 § 1 mom. 3 punkten i detta kapitel*, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om kvoteringen av anslaget eller en del därav för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i *1 § 1 mom.* till den del de inte är ändamål enligt *1 mom.* i denna para-

171 §

*Beslut om tillämpning av trafikavtalsförordningen och beviljande av ensamrätt*

Den behöriga myndighet som avses i *181 och 182 §* får besluta att ordna de offentliga persontrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen för att se till att det tillhandahålls sådana allmännyttiga tjänster som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än de tjänster som kan tillhandahållas enbart på marknadsvillkor.

172 §

*Allmän trafikplikt inom lufttrafiken*

4 kap

**Offentligt stöd för trafiktjänster**

173 §

*Statsfinansieringens användningsändamål*

174 §

*Kvotering och användning av anslag*

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i *173 § 1 mom. 1 punkten* användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt *182 § 1 mom.* samt för de ändamål som nämns i *173 § 1 mom. 3 punkten*, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om kvoteringen av anslaget eller en del därav för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i *173 § 1 mom.* till den del de inte är ändamål enligt *1 mom.* i denna pa-

graf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 1 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

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

3 §

*Återkrav av ersättning*

ragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

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

175 §

*Återkrav av ersättning*

5 kap

**Förmedlings- och kombinationstjänster**

1 §

*Anmälningsplikt*

5 kap

**Förmedlings- och kombinationstjänster**

176 §

*Anmälningsplikt för tillhandahållare av förmedlings- och kombinationstjänster*

2 §

*Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster*

177 §

*Särskild informationsskyldighet för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster*

AVDELNING IV

**MYNDIGHETER OCH TILLSYN**

1 kap

**Myndigheternas verksamhet**

1 §

*Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet*

AVDELNING V

**MYNDIGHETER OCH TILLSYN**

1 kap

**Myndigheternas verksamhet**

178 §

*Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet*

2 §

*Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*

En tillhandahållare av mobilitetstjänster är trots affärs- och yrkeshemligheten skyldig att regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som tillhandahållaren bedriver till Transport- och kommunikationsverket som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i III avd. 2 kap. 1 §. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt.

3 §

*Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken*

4 §

*Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

Om de behöriga myndigheterna är verk samma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i III avd. 3 kap. 10 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitetstjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i

179 §

*Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter*

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

180 §

***Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken***

181 §

*Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

Om de behöriga myndigheterna är verk samma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitetstjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i

digheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 2 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags affärs- eller yrkeshemligheter får dock inte framgå av anbudsförfrågan.

området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 179 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags affärs- eller yrkeshemligheter får dock inte framgå av anbudsförfrågan.

182 §

5 §

*Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

Kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 4 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i III avd. 3 kap. 10 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

6 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare*

7 §

*Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

Kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 181 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

183 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om trafikidkare*

184 §

*Behöriga myndigheter enligt EU:s förord-*

<p style="text-align: center;"><i>Behöriga myndigheter enligt EU:s förordning om internationell busstrafik</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">8 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">9 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>Transport- och kommunikationsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i <i>III avd. 1 kap.</i>, med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.</p> <p style="text-align: center;">10 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter</i></p> <p>Efter att ha hört de behöriga myndigheter som nämns i <i>4 §</i>, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer utser Transport- och kommunikationsverket de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas.</p> <p style="text-align: center;">11 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Nationell myndighet enligt ITS-direktivet</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">12 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Myndigheter enligt Interbusöverenskommel-</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>ning om internationell busstrafik</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">185 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Myndighet som begär ett förfarande för skyddsåtgärder vid cabotagetransporter</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">186 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Behöriga myndigheter i fråga om passagerarnas och konsumenternas rättigheter</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>Transport- och kommunikationsverket har dessutom behörighet att behandla klagomål anförda av passagerare om brott mot bestämmelserna i <i>IV avd. 1 kap.</i>, med undantag för ärenden där konsumenttvistenämnden är behörig att med stöd av lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007) ge en rekommendation till avgörande.</p> <p style="text-align: center;">187 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter</i></p> <p>Efter att ha hört de behöriga myndigheter som nämns i <i>181 §</i>, terminalinnehavarna samt representanter för ortens handikapporganisationer utser Transport- och kommunikationsverket de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas.</p> <p style="text-align: center;">188 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Nationell myndighet enligt ITS-direktivet</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">189 §</p>
---	--



<p>sen</p> <p>-----</p> <p>13 §</p> <p><i>Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal</i></p> <p>-----</p> <p>14 §</p> <p><i>Tillsynsmyndigheter i fråga om utrednings- skyldighet för beställare av godstransport</i></p> <p>Polisen och Tullen övervakar att den utredningsskyldighet för den som beställer en godstransport som avses i II avd. 1 kap. 12 § iakttas.</p> <p>15 §</p> <p><i>Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare</i></p> <p>-----</p> <p>Arbetskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i II avd. 4 kap. 8–11 § som gäller förare som är egenföretagare.</p> <p>16 §</p> <p><i>Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik</i></p> <p>Undervisnings- och kulturministeriet, Transport- och kommunikationsverket och försvarsmakten är behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.</p> <p>Undervisnings- och kulturministeriet svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som ministeriet godkänt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. För ordnandet och övervakningen av prov inom den utbildning som ges vid de utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt samt för utfärdande av intyg enligt II avd. 3 kap. 7 § 2 mom. svarar en arbetslivskommission som</p>	<p><i>Myndigheter enligt Interbusöverenskommelsen</i></p> <p>-----</p> <p>190 §</p> <p><i>Myndighet enligt bilaterala vägtrafikavtal</i></p> <p>-----</p> <p>191 §</p> <p><i>Tillsynsmyndigheter i fråga om utredningsskyldighet för beställare av godstransport</i></p> <p>Polisen och Tullen övervakar att den utredningsskyldighet för den som beställer en godstransport som avses i 14 § iakttas.</p> <p>192 §</p> <p><i>Handläggande och övervakande myndigheter för sociallagstiftningen inom vägtrafiken, färdskrivare vid vägtransporter och arbetstid för förare som är egenföretagare</i></p> <p>-----</p> <p>Arbetskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 49–52 § som gäller förare som är egenföretagare.</p> <p>193 §</p> <p><i>Behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik</i></p> <p>Transport- och kommunikationsverket, undervisnings- och kulturministeriet och huvudstaben samt Utbildningsstyrelsen och Försvarsmakten är behöriga myndigheter enligt direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik.</p> <p>Om den grundläggande yrkeskompetensen avläggs vid ett utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet inom ramen för den yrkesutbildning som ges där, svarar en arbetslivskommission som avses i 120 § 3 mom. 1 punkten i lagen</p>
--	--

avses i 120 § 3 mom. 1 punkten i lagen om yrkesutbildning, under Utbildningsstyrelsens tillsyn.

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

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

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

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

om yrkesutbildning för ordnandet och övervakningen av de teoriprov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och av proven för grundläggande yrkeskompetens samt för utfärdande av intyg. Undervisnings- och kulturministeriet svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som ministeriet godkänt, men ministeriet kan delegera uppgiften till Utbildningsstyrelsen. Om teoriprovet för grundläggande yrkeskompetens eller provet för grundläggande yrkeskompetens avläggs vid ett utbildningscentrum som godkänts av undervisnings- och kulturministeriet inom ramen för den yrkesutbildning som ges där, ska bedömarna utses av utbildningsanordnaren.

Om den grundläggande yrkeskompetensen avläggs vid ett utbildningscentrum som godkänts av huvudstaben vid en enhet vid Försvarsmakten som tillhandahåller förarutbildning för Försvarsmakten i samband med avläggande av körkort, svarar Försvarsmakten för ordnande och övervakning av de prov som avses i 2 mom. och för utfärdande av intyg. Huvudstaben svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som den har godkänt.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ordnande och övervakning av övriga prov som ingår i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och för utfärdande av de intyg som hör till utbildningen. Transport- och kommunikationsverket kan sköta uppgifterna i samband med förarexamensverksamheten eller fristående från den genom att skaffa de behövliga tjänsterna med iakttagande av bestämmelserna om skötsel av förarexamensuppgiften som en serviceuppgift i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över de utbildningscentrum som det har godkänt. Verket kan förena uppdraget att utöva tillsyn över ett utbildningscentrum med tjänster som avser examination och övervakning av prov.

Transport- och kommunikationsverket godkänner andra än de anordnare av prov för grundläggande yrkeskompetens som avses i 2 och 3 mom. och ansvarar för tillsynen över dem. Den som anordnar provet utfärdar ett intyg över godkänt avläggande av prov för grundläggande yrkeskompetens. Vid an-

ordnandet av prov ska iakttas god förvaltningspraxis. Den som anordnar provet och de som är anställda hos anordnaren får inte utan tillstånd yppa sekretessbelagda uppgifter, som de fått vid bedömningen av provbedömarens tillförlitlighet. På bedömning av tillförlitligheten och en myndighets rätt att få för bedömningen behövliga uppgifter tillämpas bestämmelserna om detta i lagen om förarexamensverksamhet och på begäran om omprövning och sökande av ändring i ett beslut om provet för grundläggande yrkeskompetens som fattats av den som anordnar provet tillämpas 14 § i den lagen. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Godkännandet är i kraft en bestämd tid, fem år i taget.

En övervakare enligt denna paragraf har rätt att för genomförande av tillsynen följa undervisningen och få de uppgifter som behövs för tillsynen. Myndigheternas företrädare har rätt att följa teoriprov inom utbildningen för grundläggande yrkeskompetens och prov för grundläggande yrkeskompetens för att säkerställa att de genomförs och följer på behörigt sätt. Ett utbildningscentrum ska ordna sådana förhållanden att inspektioner kan genomföras på behörigt sätt. Inspektioner får inte företas i lokaler som används för permanent boende. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Närmare bestämmelser om ordnande av övervakning och meddelanden om ordnande av prov får utfärdas genom förordning av statsrådet.

17 §

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

194 §

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

18

*Beviljande av vissa tillstånd som avses i förordningen om flygande personal*

195 §

*Beviljande av vissa tillstånd som avses i förordningen om flygande personal*

2 kap

2 kap

**Skötsel av myndighetsuppgifter**

1 §

*Transport- och kommunikationsverket inspektionsrätt (HE 61/2018)*

2 §

*Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information*

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

3 §

**Skötsel av myndighetsuppgifter**

196 §

*Transport- och kommunikationsverket inspektionsrätt (HE 61/2018)*

197 §

*Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information*

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få den information som är nödvändig för verket för fullgörande av dess uppgifter enligt denna lag om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som söker eller innehar ett persontillstånd, om sådana organisationsanknutna personer som avses i 2 § 2 punkten i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och om en organisation enligt 1 punkten i den paragrafen i vilken en organisationsanknuten person hos sökanden har eller har haft ställning av organisationsanknuten person. Transport- och kommunikationsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift avgiftsfritt få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport enligt 16 §, om en trafikutövare som bedriver spårbunden stadstrafik enligt II avd. 6 kap., om en utövare av anmälningspliktig verksamhet enligt 127 § och 135 § och om en anmälningspliktig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst enligt 176 §. Rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret. Uppgifterna lämnas ut via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

*Rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar*

Den som söker eller innehar ett persontillstånd ska informera Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kommit till hans eller hennes kännedom som inverkar på hans eller hennes behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndshavares behörighet påverkar dennes förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska tillståndshavaren underätta sin arbetsgivare om ändringarna i behörigheten. Den som söker ett persontillstånd är skyldig att informera en järnvägsläkare som avses i *IV avd. 3 kap. 1 §*, en järnvägspsykolog som avses i *2 § i det kapitlet*, en sjömansläkare som avses i *3 § i det kapitlet*, en flygläkare som avses i *4 § i det kapitlet*, en företagsläkare eller Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kommit till sökandens kännedom som inverkar på sökandens behörighet, i enlighet med hurdan bedömning av en läkare eller psykolog behörigheten i fråga förutsätter.

3 a §

*Persontillstånd som förkommer eller förstörs*

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

Om ett av Transport- och kommunikationsverket utfärdat behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt *II avd. 10 kap. 3 §* eller en persontillståndshandling för luftfart enligt *II avd. 13 kap. 1 §* förkommer, stjäls eller förstörs, ersätter Transport- och kommunikationsverket den med ett nytt dokument som

198 §

*Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar*

Den som söker eller innehar ett persontillstånd ska informera Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kommit till hans eller hennes kännedom som inverkar på hans eller hennes behörighet. Om omständigheter som inverkar på en tillståndshavares behörighet påverkar dennes förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska tillståndshavaren underätta sin arbetsgivare om ändringarna i behörigheten. Den som söker ett persontillstånd är skyldig att informera en järnvägsläkare som avses i *204 §*, en järnvägspsykolog som avses i *205 §*, en sjömansläkare som avses i *206 §*, en flygläkare som avses i *207 §*, en företagsläkare eller Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kommit till sökandens kännedom som inverkar på sökandens behörighet, i enlighet med hurdan bedömning av en läkare eller psykolog behörigheten i fråga förutsätter.

199 §

*Persontillstånd som förkommer eller förstörs*

Ett körtillstånd för taxiförare enligt *25 §*, ett yrkeskompetensbevis och en anteckning enligt *39 §* samt ett förarbevis enligt *69 §* utfärdas i ett originalexemplar. Transport- och kommunikationsverket kan ge ett dubblettexemplar av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts och begär ett dubblettexemplar.

Om ett av Transport- och kommunikationsverket utfärdat behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt *98 §* eller en persontillståndshandling för luftfart enligt *130 §* förkommer, stjäls eller förstörs, ersätter Transport- och kommunikationsverket den med ett nytt dokument som motsvarar originaldokumentet.

motsvarar originaldokumentet.

4 §

*Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter*

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

5 §

*Rätt att få handräckning*

6 §

*Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken*

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

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

7 §

*Ansvar för den som utövar offentlig makt*

På provbedömaren enligt *II avd. 3 kap. 11*

200 §

*Skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter*

Vid tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 49–52 § om arbetstider för förare som är egenföretagare iakttar arbetarskyddsmyndigheten lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

201 §

*Rätt att få handräckning*

202 §

*Tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken*

Om det finns sannolika skäl att misstänka att ett brott som avses i 267 § har begåtts, får polisen trots 8 kap. 2 § 1 mom. och 4 § i tvångsmedelslagen (806/2011) för att finna färdskrivarskivan, förarkortet eller körjournalen eller andra sådana bevishandlingar som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen företa i tvångsmedelslagen angiven allmän husrannsakan eller platsgenomsökning i fordonet eller på ett sannolikt förvaringsställe för färdskrivarskivan, kortet eller körjournalen.

Polisen får omhänderta ett förar-, företags- eller verkstadskort, om det finns grundad anledning att misstänka att det föreligger sådana grunder för återkallande av kortet som anges i 244 §.

203 §

*Ansvar för den som utövar offentlig makt*

På provbedömaren enligt 37 §, examinerer enligt 89 § och flygläkare och före-

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

tagsläkare enligt *195 §* och på personer som avses i *196 § 4 mom.* och i *204–207 §* tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsrättsligt ansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

3 kap	3 kap
<b>Trafikläkarsystemet</b>	<b>Trafikläkarsystemet</b>
1 §	204 §
<i>Godkännande av järnvägsläkare</i>	<i>Godkännande av järnvägsläkare</i>
-----	
2 §	205 §
<i>Godkännande av järnvägspsykologer</i>	<i>Godkännande av järnvägspsykologer</i>
-----	
3 §	206 §
<i>Godkännande av sjömansläkare</i>	<i>Godkännande av sjömansläkare</i>
-----	
4 §	207 §
<i>Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum</i>	<i>Godkännande av flygläkare och flygmedicinska centrum</i>
-----	
5 §	208 §
<i>Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet</i>	<i>Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet</i>

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

En läkare eller ett flygmedicinskt centrum som avses i *204, 206 och 207 §* som utfört en undersökning på en person som söker eller innehar ett persontillstånd samt en psykolog som avses i *205 §* som har utfört en personbedömning ska trots sekretessbestämmelserna på begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana omständigheter som kan inverka på bevil-

ikrafthållandet av tillståndet..	jandet eller ikrafthållandet av tillståndet.
4 kap	4 kap
<b>Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer</b>	<b>Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer</b>
1 §	209 §
<i>Överföring av uppgifter</i>	<i>Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter</i>
2 §	210 §
<i>Allmänna bestämmelser</i>	<i>Allmänna bestämmelser i samband med överföring av offentliga förvaltningsuppgifter</i>
3 §	211 §
<i>Uppgifter som gäller tillstånds- och registerverksamhet</i>	<i>Överföring av tillstånds- och registreringsuppgifter</i>
<p>Transport- och kommunikationsverket får överföra följande uppgifter som har samband med konstaterande av behörighet inom luftfarten och som avses i <i>II avd. 13 kap. 2 §</i>:</p> <p>1) examination och godkännande av språkprov, 2) bedömning och godkännande av kontrollflygares behörighet.</p>	<p>Transport- och kommunikationsverket får överföra följande uppgifter som har samband med konstaterande av behörighet inom luftfarten och som avses i <i>131 §</i>:</p> <p>1) examination och godkännande av språkprov, 2) bedömning och godkännande av kontrollflygares behörighet.</p>
4 §	212 §
<i>Krav på tjänsteleverantörer</i>	<i>Krav på tjänsteleverantörer vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter</i>
<p>På tjänsteleverantörer och deras personal tillämpas inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen när de utför sådana registreringsuppgifter som avses i 2 §.</p>	<p>På tjänsteleverantörer och deras personal tillämpas inte 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen när de utför sådana registreringsuppgifter som avses i <i>211 §</i>.</p>
5 §	213 §
	<i>Avtal vid överföring av offentliga förvalt-</i>



<p><i>Avtal med tjänsteleverantörer</i></p> <hr/> <p>6 §</p> <p><i>Andra uppgifter som får överföras</i></p> <hr/> <p>7 §</p> <p><i>Tillsyn</i></p> <hr/>	<p><b><i>ningsuppgifter</i></b></p> <hr/> <p>214 §</p> <p><i>Andra uppgifter som får överföras</i></p> <hr/> <p>215 §</p> <p><b><i>Tillsyn över tjänsteleverantörer som utför offentliga förvaltningsuppgifter</i></b></p> <hr/>
<p>AVDELNING V</p> <p><b>TRAFIK- OCH TRANSPORTREGISTRET</b></p> <p>1 kap</p> <p><b>Trafik- och transportregistret</b></p> <p>1 §</p> <p><i>Registrets innehåll och syfte</i></p> <hr/> <p>2 §</p> <p><i>Transport- och kommunikationsverkets rätt till information</i></p> <p>Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Transport- och kommunikationsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av dem som söker eller innehar tillstånd enligt 1 § 1 mom. 1 och 3 punkten, av dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel.</p> <hr/> <p>Utöver vad som föreskrivs i IV avd. 2 kap. 2 § 3 mom. har Transport- och kommunikations-</p>	<p>AVDELNING VI</p> <p><b>DATALAGER INOM TRAFIK OCH TRANSPORT</b></p> <p>1 kap</p> <p><b>Trafik- och transportregistret</b></p> <p>216 §</p> <p><b><i>Trafik- och transportregistrets innehåll och syfte</i></b></p> <hr/> <p>217 §</p> <p><b><i>Rätt till information för förande av trafik- och transportregistret</i></b></p> <p>Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har Transport- och kommunikationsverket rätt att få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som registeransvarig av dem som söker eller innehar tillstånd enligt 216 § 1 mom. 1 och 3 punkten, av dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet samt av dem som äger, innehar eller använder trafikmedel.</p> <hr/> <p>Utöver vad som föreskrivs i 197 § 3 mom. har Transport- och kommunikationsverket</p>

ionsverket rätt att av andra myndigheter och av dem som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av verkets uppgifter som registeransvarig enligt den nationella lagstiftningen och EU:s lagstiftning. Den ovan nämnda rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret.

rätt att av andra myndigheter och av dem som sköter lagstadgade uppgifter få sådana uppgifter som är nödvändiga för att fullgöra dess uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av verkets uppgifter som registeransvarig enligt den nationella lagstiftningen och EU:s lagstiftning. Den ovan nämnda rätten att få information gäller också brottsregistret och bötesregistret.

3 §

*Ändringar i registeruppgifterna*

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

218 §

***Ändringar i uppgifterna i trafik- och transportregistret***

De som avses i 217 § 1 och 2 mom. ska utan dröjsmål göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som införts i registret samt om upphörande av verksamheten, om det inte med stöd av en bestämmelse i någon annan lag har föreskrivits om skyldighet att göra anmälan om saken. Transport- och kommunikationsverket ska ordna möjlighet att sända uppgifterna via ett gränssnitt eller annars elektroniskt.

2 kap

*Uppgifter i registret*

1 §

*Allmänna uppgifter som förs in i registret*

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

2 §

*Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare*

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

2 kap

*Uppgifter i trafik- och transportregistret*

219 §

***Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret***

Transport- och kommunikationsverket får föra in de uppgifter i registret som verket fått del av med stöd av sin rätt till information enligt 217 §.

220 §

*Uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare*

Utöver vad som föreskrivs i 219 § får i fråga om tillstånd för verksamhetsutövare och dem som bedriver anmälningspliktig verksamhet föras in

RP 157/2018 rd

---

5) uppgifter om huruvida ett företag har ansetts vara ett riskföretag enligt *II avd. 1 kap. 11 §*,

---

3 §

*Uppgifter om trafikmedel*

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

---

4 §

*Uppgifter om persontillstånd*

Utöver vad som föreskrivs i *222 §* får i fråga om om persontillstånd i registret föras in

---

5 §

*Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel*

---

6 §

*Förvaring och radering av uppgifter*

---

3 kap

**Utlämnande av uppgifter**

1 §

*Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter*

---

2 §

---

5) uppgifter om huruvida ett företag har ansetts vara ett riskföretag enligt *13 §*,

---

221 §

*Uppgifter om trafikmedel*

Utöver vad som föreskrivs i *219 §* får i fråga om trafikmedel i registret föras in

---

222 §

*Uppgifter om persontillstånd*

Utöver vad som föreskrivs i *219 §* får i fråga om persontillstånd i registret föras in

---

223 §

*Förbud mot att ändra registeruppgifter som gäller trafikmedel*

---

224 §

***Förvaring och radering av uppgifter i trafik- och transportregistret***

---

3 kap

**Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret**

225 §

***Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret***

---

226 §

<p><i>Utlämnande av offentliga uppgifter via ett öppet gränssnitt</i></p>	<p><b>Öppnande av data ur trafik- och transportregistret</b></p>
<p>3 §</p>	<p>227 §</p>
<p><i>Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall</i></p>	<p><b>Utlämnande av offentliga uppgifter ur trafik- och transportregistret i enskilda fall</b></p>
<p>4 §</p>	<p>228 §</p>
<p><i>Utlämnande av offentliga uppgifter för ändamål som har samband med transporter</i></p> <p>Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 3 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:</p>	<p><b>Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för ändamål som har samband med transporter</b></p> <p>Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag får Transport- och kommunikationsverket lämna ut sådana uppgifter som får lämnas ut enligt 227 § 1 mom. för ändamål som har samband med transporter enligt följande:</p>
<p>5 §</p>	<p>229 §</p>
<p><i>Utlämnande av uppgifter för utvecklings- och innovationsverksamhet</i></p>	<p><b>Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret för utvecklings- och innovationsverksamhet</b></p>
<p>6 §</p>	<p>230 §</p>
<p><i>Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter och till dem som sköter lagstadgade uppgifter</i></p>	<p><b>Utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret till myndigheter</b></p>
<p>Dessutom får Transport- och kommunikationsverket överlåta ett fotografi och ett namnteckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i IV avd. 4 kap.</p>	<p>Dessutom får Transport- och kommunikationsverket överlåta ett fotografi och ett namnteckningsprov till en tjänsteleverantör som behöver dem för en lagstadgad uppgift eller en sådan uppgift som avses i V avd. 4 kap.</p>
<p>7 §</p>	<p>231 §</p> <p><b>Begränsning av rätten att lämna ut uppgif-</b></p>

*Begränsning av rätten att lämna ut uppgifter*

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

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

8 §

*Hantering av egna uppgifter*

4 kap

**Transport- och kommunikationsverkets andra datalager**

1 §

*Uppgifter som gäller trafik och transport*

2 §

*Öppna data*

Transport- och kommunikationsverket gör den information det fått del av med stöd av 1 § samt den statistik och de undersökningar som verket gjort på basis av denna information allmänt tillgänglig i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. När informationen görs tillgänglig ska realtidsinformation tillhandahållas alltid då det är möjligt. Den information som görs tillgänglig för allmänheten ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda personer och att sekretessbelagda uppgifter inte framgår av den.

***ter ur trafik- och transportregistret***

Fysiska personer har rätt att förbjuda att deras personuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 226, 228 och 229 §. Fysiska personer har också rätt att förbjuda att deras kontaktuppgifter lämnas ut för ändamål enligt 227 §.

Juridiska personer har rätt att förbjuda att uppgifter om dem lämnas ut för ändamål enligt 229 §.

232 §

***Hantering av egna uppgifter i trafik- och transportregistret***

4 kap

**Transport- och kommunikationsverkets andra datalager**

233 §

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

234 §

***Öppnande av allmän data som gäller trafik och transport***

Transport- och kommunikationsverket gör den information det fått del av med stöd av 233 § samt den statistik och de undersökningar som verket gjort på basis av denna information allmänt tillgänglig i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. När informationen görs tillgänglig ska realtidsinformation tillhandahållas alltid då det är möjligt. Den information som görs tillgänglig för allmänheten ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda personer och att sekretessbelagda uppgifter inte framgår av den.

3 §	235 §
<i>Utlämnande av sekretessbelagd information</i>	<b><i>Utlämnande av allmän information som gäller trafik och transport till myndigheter</i></b>
-----	
5 kap	5 kap
<b>Trafikledsverkets datalager</b>	<b>Trafikledsverkets datalager</b>
1 §	236 §
<i>Datalager som förvaltas av Trafikledsverket</i>	<i>Datalager som förvaltas av Trafikledsverket</i>
-----	
2 §	237 §
<i>Trafikledsverkets rätt att få information</i>	<i>Trafikledsverkets rätt att få information</i>
-----	
3 §	238 §
<i>Öppna data</i>	<b><i>Öppnande av Trafikledsverkets data</i></b>
<p>Trafikledsverket gör den information som avses i 1 § samt den statistik och de undersökningar som verket utarbetat på basis av denna information allmänt tillgänglig i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. När informationen görs tillgänglig ska realtidsinformation tillhandahållas alltid då det är möjligt. Den information som görs tillgänglig för allmänheten ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda användare, och av den får inte framgå sekretessbelagda uppgifter.</p>	<p>Trafikledsverket gör den information som avses i 236 § samt den statistik och de undersökningar som verket utarbetat på basis av denna information allmänt tillgänglig i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt. När informationen görs tillgänglig ska realtidsinformation tillhandahållas alltid då det är möjligt. Den information som görs tillgänglig för allmänheten ska vara i ett sådant format att man utifrån den inte kan identifiera enskilda användare, och av den får inte framgå sekretessbelagda uppgifter.</p>
4 §	239 §
<i>Utlämnande av information till den som sköter uppgifter enligt avtal</i>	<b><i>Trafikledsverkets rätt att lämna ut information till den som sköter uppgifter enligt avtal</i></b>
-----	
5 §	240 §
<i>Utlämnande av sekretessbelagd information</i>	<b><i>Utlämnande av Trafikledsverkets information</i></b>

----- AVDELNING VI <b>PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER</b>	<i>ion till myndigheter</i> ----- AVDELNING VII <b>PÅFÖLJDER, ÄNDRINGSSÖKANDE OCH STRAFFBESTÄMMELSER</b>
1 kap	1 kap
<b>Administrativa påföljder och ändringssökande</b>	<b>Administrativa påföljder och ändringssökande</b>
1 § <i>Tillämpningsområde</i>	241 § <i>Tillämpningsområdet för administrativa påföljder och ändringssökande</i>
Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 2 § 2–5 mom. och 2 c § gäller dock inte yrkeskompetensbevis enligt II avd. 3 kap. 13 § eller anteckningar om yrkeskompetens	Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller persontillstånd och tillstånd för verksamhetsutövare. Bestämmelserna i 242 § 2–5 mom. och 245 § gäller dock inte yrkeskompetensbevis eller anteckning om yrkeskompetens enligt 39 §.
----- 2 §	----- 242 §
<i>Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd</i>	<i>Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd</i>
----- 2 a §	----- 243 §
<i>Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik</i>	<i>Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik</i>
----- 2 b §	----- 244 §
<i>Återkallande av färdskrivarkort</i>	<i>Återkallande av färdskrivarkort</i>
----- 2 c §	----- 245 §

*Anmärkning och varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillstånds-havare och till den ansvarsperson för tillstånds-havaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 2 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller före-skrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om sköt-seln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälnings-pliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller före-skrifterna om verksamheten i fråga. En varning ska ges om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

3 §

*Återkallande av kör tillstånd för taxiförare för viss tid, temporärt eller tills vidare samt varning som ges av polisen*

Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till sådana gärningar som avses i II avd. 3 kap. 1 § 3 mom. ska polisen återkalla kör tillståndet för viss tid, minst två månader eller högst fem år. När återkallandets längd bestäms ska det sär-skilt beaktas hur allvarlig den eller de gärningar som ligger till grund för återkallandet är och under vilka omständigheter den eller de har begåtts. Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till gärningar som avses i momentets 1 eller 2 punkt eller, på det sätt som beskrivs i 4 punkten, till brott som motsvarar de brott som avses i 1 och 2 punkten, ska tillståndet återkallas för minst sex månader. Om det finns grundad anledning att förordna om en skäligare på-följd, kan kör tillståndet återkallas för en kortare tid än vad som föreskrivs ovan.

Om det är sannolikt att tillståndshavaren har gjort sig skyldig till ett brott som avses i

*Anmärkning och varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller varning till en tillstånds-havare och till den ansvarsperson för tillståndshavaren som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de på något annat sätt än det som avses i 242 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller före-skrifter om den verksamhet som tillståndet gäller eller om sköt-seln av den uppgift som tillståndet gäller. En anmärkning eller varning kan också ges till den som utövar anmälnings-pliktig verksamhet enligt denna lag och till den ansvarsperson för denne som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket, om de inte iakttar bestämmelserna eller före-skrifterna om verksamheten i fråga. En varning ska ges om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

246 §

*Återkallande av kör tillstånd för taxiförare samt varning som ges av polisen*

Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till sådana gärningar som avses i 25 § 3 mom. ska polisen återkalla kör tillståndet för viss tid, minst två månader eller högst fem år. När återkallandets längd bestäms ska det särskilt beaktas hur allvarlig den eller de gärningar som ligger till grund för återkallandet är och under vilka omständigheter den eller de har begåtts. Om tillståndshavaren har gjort sig skyldig till gärningar som avses i momentets 1 eller 2 punkt eller, på det sätt som beskrivs i 4 punkten, till brott som motsvarar de brott som avses i 1 och 2 punkten, ska tillståndet återkallas för minst sex månader. Om det finns grundad anledning att förordna om en skäligare på-följd, kan kör tillståndet återkallas för en kortare tid än vad som föreskrivs ovan.

Om det är sannolikt att tillståndshavaren



*II avd. 3 kap. 1 § 3* mom. 1 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla körtillståndet temporärt. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringsökande till dess att ärendet har avgjorts med laga kraft. Om åtalet avskrivs ska körtillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körtillståndet.

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med *II avd. 3 kap. 1 §*. Av gärningarna i paragrafens 3 och 4 mom. ska de beaktas som tillståndsmyndigheten har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

3 a §

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

Om ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet har godkänt enligt *II avd. 3 kap. 10 § §* inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande, om de bestämmelser som gäller utbildningen inte iakttas eller om utbildningen inte sköts i enlighet med villkoren för godkännandet eller annars inte sköts på behörigt sätt, kan utbildningscentrumet ges en anmärkning eller en skriftlig varning. Om olägenheterna inte undanröjs inom en tidsfrist som sätts ut av den myndighet som har godkänt utbildningscentrumet, ska godkännandet återkallas. En övervakare ska omedelbart underrätta den myndighet som har fattat beslutet om godkännande om brister och försummelser som upptäckts vid övervakningen så att

har gjort sig skyldig till ett brott som avses i *25 § 3* mom. 1 punkten och om passagerarnas säkerhet kräver det, kan polisen återkalla körtillståndet temporärt. Ett temporärt återkallande gäller trots ändringsökande till dess att ärendet har avgjorts med laga kraft. Om åtalet avskrivs ska körtillståndet utan dröjsmål återlämnas till innehavaren, om det inte finns andra skäl att återkalla körtillståndet.

Körtillståndet för taxiförare ska överlämnas till polisen när det återkallas. Ett körtillstånd som återkallats för viss tid återlämnas till innehavaren efter tidsfristens utgång. Om ett körtillstånd återkallas tills vidare, ska tillståndshavaren innan tillståndet kan återlämnas visa att grunden för återkallandet inte längre föreligger. Körtillståndet återlämnas dock inte om dess giltighetstid har gått ut. Innan ett körtillstånd återlämnas ska tillståndshavarens lämplighet bedömas på nytt i enlighet med *25 §*. Av gärningarna i paragrafens 3 och 4 mom. ska de beaktas som tillståndsmyndigheten har fått kännedom om efter det att körtillståndet återkallades.

247 §

***Administrativa påföljder för tillhandahållare av utbildning för grundläggande yrkeskompetens***

Om ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet har godkänt enligt *35 §* inte längre uppfyller förutsättningarna för godkännande, om de bestämmelser som gäller utbildningen inte iakttas eller om utbildningen inte sköts i enlighet med villkoren för godkännandet eller annars inte sköts på behörigt sätt, kan utbildningscentrumet ges en anmärkning eller en skriftlig varning. Om olägenheterna inte undanröjs inom en tidsfrist som sätts ut av den myndighet som har godkänt utbildningscentrumet, ska godkännandet återkallas. En övervakare ska omedelbart underrätta den myndighet som har fattat beslutet om godkän-

myndigheten kan vidta behövliga åtgärder.

3 b §

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

-----

3 c §

*Verksamhetsförbud i vissa fall*

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i II avd. 7 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av *II avd. 7 kap. 13 § 3 mom.*

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-staters behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdar.

Om Transport- och kommunikationsverket på det sätt som avses i *3 b § 2 mom.* har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i *2 § 2 och 3 mom.* kan Transport- och kommunikationsverket be-stämman att ett utländskt tillstånd som har god-känts i Finland inte berättigar till sådan verk-samhet som avses i tillståndet inom finskt terri-torium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

3 d §

*Förfarande vid misstanke om fylleri i sjötrafik*

-----

3 e §

nande om brister och försummelser som upptäcks vid övervakningen så att myndigheten kan vidta behövliga åtgärder.

248 §

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

-----

249 §

*Verksamhetsförbud i vissa fall*

Transport- och kommunikationsverket får för-bjuda en lokförare som avses i II avd. 7 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av *79 § 3 mom.*

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-staters behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdar.

Om Transport- och kommunikationsverket på det sätt som avses i *248 § 2 mom.* har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kom-missionen, får verket förlänga förbudet för föra-ren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i *242 § 2 och 3 mom.* kan Transport- och kommunikationsverket be-stämman att ett utländskt tillstånd som har god-känts i Finland inte berättigar till sådan verksam-het som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luft-fart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

250 §

*Förfaranden vid misstanke om fylleri i sjötrafik*

-----

*När ett trafiktillstånd förfaller*

Ett trafiktillstånd enligt *II avd. 12 kap. 5 §* förfaller om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i tillståndet.

3 f §

*Förlust och återupprättande av gott anseende*

Bestämmelser om villkor rörande gott anseende och förlust av anseendet i fråga om en person som avses i *II avd. 1 kap. 5 §* finns i det kapitlets *6 §* och i artiklarna *6* och *14* i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel *14* i den förordningen är ett intyg om yrkeskunnande för en person som förlorat sitt anseende inte giltigt. Transport- och kommunikationsverket gör en anteckning om detta i trafik- och transportregistret i enlighet med *V avd. 2 kap. 1 § 4 mom.* i denna lag. Anteckningen raderas när kravet på gott anseende åter är uppfyllt.

3 g §

*Förfarande i fråga om tillstånd som beviljats av någon annan stat*

3 h §

*Återkallande av erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen*

4 §

*Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

251 §

*När ett trafiktillstånd förfaller*

Ett trafiktillstånd enligt *124 §* förfaller om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i tillståndet.

252 §

*Förlust och återupprättande av gott anseende*

Bestämmelser om villkor rörande gott anseende och förlust av anseendet i fråga om en person som avses i *7 §* finns i det kapitlets *8 §* och i artiklarna *6* och *14* i EU:s förordning om trafikidkare. Enligt artikel *14* i den förordningen är ett intyg om yrkeskunnande för en person som förlorat sitt anseende inte giltigt. Transport- och kommunikationsverket gör en anteckning om detta i trafik- och transportregistret i enlighet med *219 § 4 mom.* i denna lag. Anteckningen raderas när kravet på gott anseende åter är uppfyllt.

253 §

*Anmälningsskyldighet i samband med tillstånd som beviljats av någon annan stat*

254 §

*Återkallande av erkännande av behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat än en EES-stat i enlighet med STCW-konventionen*

255 §

*Vite, hot om tvångsutförande och hot om*

Om den behöriga myndigheten har beslutat bevilja ensamrätt med stöd av *III avd. 3 kap. 10 §*, kan myndigheten förbjuda sådan verksamhet som orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som tryggas genom ensamrätt. Myndigheten kan förena sitt förbud med vite.

5 §

*Begäran om omprövning*

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 6 och 7 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i *II avd. 3 kap. 10 §*, en examinator som avses i *8 kap. 2 §*, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i *11 kap. 1 §* eller en innehavare av utbildningstillstånd som avses i *13 kap. 6 §* i den avdelningen, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i *IV avd. 1 kap. 18 §* eller av en järnvägläkare som avses i *3 kap. 1 §*, en psykolog som avses i *3 kap. 2 §* eller en sjömansläkare som avses i *3 kap. 3 §* i den avdelningen.

En förare i järnvägstrafiken får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en begäran om omprövning av ett sådant beslut om beviljande av ett kompletterande intyg som avses i *II avd. 7 kap. § 2* mom. har avslagits eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av en tjänsteleverantörs beslut enligt *IV avd. 4 kap. 1 §* får begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

*avbrytande*

Om den behöriga myndigheten har beslutat bevilja ensamrätt med stöd av *171 §*, kan myndigheten förbjuda sådan verksamhet som orsakar fortlöpande och allvarliga olägenheter för den trafik som tryggas genom ensamrätt. Myndigheten kan förena sitt förbud med vite.

256 §

*Begäran om omprövning*

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 257 och 258 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i *35 §*, en examinator som avses i *89 §*, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i *114 §* eller en innehavare av utbildningstillstånd som avses i *135 §* i den avdelningen, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i *195 §* eller av en järnvägläkare som avses i *204 §*, en psykolog som avses i *205 §* eller en sjömansläkare som avses i *206 §* i den avdelningen.

En förare i järnvägstrafiken får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en begäran om omprövning av ett sådant beslut om beviljande av ett kompletterande intyg som avses i *77 § 2* mom. har avslagits eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av en tjänsteleverantörs beslut enligt *209 §* får begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Ett beslut som meddelats med anledning

6 §

*Ändringssökande hos förvaltningsdomstolen*

Följande beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen:

- 1) återkrav av ersättning enligt *III avd. 4 kap. 3 §*,
- 2) återkallande av tillstånd enligt *2 §*,
- 3) vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt *4 §*,
- 4) beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare,
- 5) undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum,
- 6) Transport- och kommunikationsverkets beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis.

Beslut enligt denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, inklusive beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande som fattats med stöd av *4 §* i detta kapitel för att säkerställa efterlevnaden av de förordningar som avses i *IV avd. 1 kap. 9 § 2 mom.*, får verkställas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

På sökande av ändring i ett beslut av ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt tillämpas *12 kap. i lagen om yrkesutbildning*.

7 §

*Ändringssökande hos marknadsdomstolen*

Ett beslut av regleringsorganet i ett ärende enligt *II avd. 8 kap. 5 § 2 mom.* får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

8 §

*Ändringssökande hos högsta förvaltnings-*

av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

257 §

*Ändringssökande hos förvaltningsdomstolen*

Följande beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen:

- 1) återkrav av ersättning enligt *175 §*,
- 2) återkallande av tillstånd enligt *2452 §*,
- 3) vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande enligt *255 §*,
- 4) beslut som fattats med stöd av EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och EU:s förordning om trafikidkare,
- 5) undervisnings- och kulturministeriets beslut om utbildningscentrum,
- 6) Transport- och kommunikationsverkets beslut om återkallande av ett yrkeskompetensbevis.

Beslut enligt denna lag, EU:s förordning om internationell busstrafik, EU:s förordning om trafikidkare och EU:s förordning om tillstånd för godstrafik, inklusive beslut om vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande som fattats med stöd av *255 §* för att säkerställa efterlevnaden av de förordningar som avses i *186 § 2 mom.*, får verkställas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat.

På sökande av ändring i ett beslut av ett utbildningscentrum som undervisnings- och kulturministeriet godkänt tillämpas *12 kap. i lagen om yrkesutbildning*.

258 §

*Ändringssökande hos marknadsdomstolen*

Ett beslut av regleringsorganet i ett ärende enligt *92 § 2 mom.* får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

*domstolen*

-----  
 Ett beslut av marknadsdomstolen som avses i 7 § får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

9 §

*Ändringssökande i upphandlingsärenden*

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt *III avd. 3 kap. 1 §* i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

10 §

*Besvärсанvisning*

2 kap

**Straffbestämmelser**

1 §

*Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik*

Den som uppsåtligen eller av grov oakt-samhet

259 §

*Ändringssökande hos högsta förvaltningsdomstolen*

-----  
 Ett beslut av marknadsdomstolen som avses i 258 § får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

260 §

*Ändringssökande i upphandlingsärenden*

Bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §, i det inledande stycket och 1–4 punkten i 154 § 1 mom. samt i 155, 160–163, 165, 167 och 169 § i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt *162 §* i denna lag. Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om det gäller unionens tillsynsförfarande. Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i nämnda moment får verkställas bara med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

261 §

*Besvärсанvisning*

2 kap

**Straffbestämmelser**

262 §

*Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik*

Den som uppsåtligen eller av grov oakt-

2) bedriver sådan tillfällig internationell persontransport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell persontransport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i *IV avd. 1 kap. 13 § i denna lag* utan tillstånd som förutsätts i avtalen,

5) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller operativ licens enligt *II avd. 12 kap. 2 §* eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens,

2 §

*Brott mot beställning av transport*

En beställare eller dennes företrädare vilka avses i *II avd. 1 kap. 12 §* och som uppsåtligt beställer en godstransport utan att fullgöra den utredningsskyldighet som anges i den paragrafen eller som utifrån en gjord utredning vet att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt *II avd. 1 kap. 12 § 2 mom.*, ska för *brott mot beställning av transport* dömas till böter. Anmälan behöver inte göras, förundersökning utföras, åtal väckas eller till straff dömas för brott mot beställning av transport, om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummelseavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

3 §

*Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens*

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

- 1) är verksam som taxiförare utan körtillstånd enligt 26 §,
- 2) överlåter ett fordon för framförande i strid med bestämmelserna i *III avd. 1 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten*,
- 3) bryter mot bestämmelsen i *II avd. 3 kap. 3 § 1 mom.* om yrkeskompetens som krävs av förare eller mot bestämmelsen om

samhet

2) bedriver sådan tillfällig internationell person-transport som avses i artikel 7 i Interbusöverenskommelsen eller sådan internationell person-transport som avses i ett sådant bilateralt avtal mellan Finland och någon annan stat om bedrivande av internationell trafik som avses i *190 §* utan tillstånd som förutsätts i avtalen,

5) bedriver kommersiell lufttransport utan drift-tillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller operativ licens enligt *121 §* eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens,

263 §

*Brott mot beställning av transport*

En beställare eller dennes företrädare vilka avses i *14 §* och som uppsåtligt beställer en godstransport utan att fullgöra den utredningsskyldighet som anges i den paragrafen eller som utifrån en gjord utredning vet att transportören inte uppfyller förutsättningarna enligt *14 § 2 mom.*, ska för *brott mot beställning av transport* dömas till böter. Anmälan behöver inte göras, förundersökning utföras, åtal väckas eller till straff dömas för brott mot beställning av transport, om lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006) tillämpas på transporten och försummelseavgift enligt 9 § i den lagen får påföras för ingående av avtalet.

264 §

*Brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens*

- Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet
- 1) är verksam som taxiförare utan körtillstånd enligt 25 §,
  - 2) överlåter ett fordon för framförande i strid med bestämmelserna i *151 § 1 mom. 1 punkten*,
  - 3) bryter mot bestämmelsen i *27 § 1 mom.* om yrkeskompetens som krävs av förare el-

framförande av fordon i 5 §,

4) bryter mot skyldigheten enligt *IV avd. 2 kap. 3 § 2 mom.* för den som sökt eller innehar ett tillstånd att anmäla om omständigheter som inverkar på behörigheten,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot bestämmelserna om behörighetskrav i *II avd. 10 kap. 3–9 §*,

2) bryter mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare i *II avd. 10 kap. 10 §*, eller

3) åsidosätter skyldigheten att förvara och visa upp behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt *II avd. 10 kap. 18 §*.

4 §

#### *Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt *II avd. 3 kap. 6, 7 eller 9 §* utan ett godkännande enligt *10 § i det kapitlet*,

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt *II avd. 11 kap.* utan godkännande enligt *1 och 3 § i det kapitlet* eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

3) bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet utan utbildningstillstånd enligt *II avd. 13 kap. 6 §* eller EASA-förordningen eller underlåter att meddela om utbildningsverksamheten,

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

5 §

#### *Olovlig specialiserad flygverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialiserad flyg-

ler mot bestämmelsen om framförande av fordon i *30 §*,

4) bryter mot skyldigheten enligt *198 § 2 mom.* för den som sökt eller innehar ett tillstånd att anmäla om omständigheter som inverkar på behörigheten,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot bestämmelserna om behörighetskrav i *98–104 §*,

2) bryter mot bestämmelserna om minimikrav på ålder för fartygs befälhavare i *105 §*, eller

3) åsidosätter skyldigheten att förvara och visa upp behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet eller kompetensbevis enligt *113 §*.

265 §

#### *Olovlig trafikutbildningsverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bedriver utbildnings- eller provverksamhet enligt *31, 34 eller 37 §* utan ett godkännande enligt *35 eller 37 §*,

2) bedriver utbildningsverksamhet enligt *II avd. 11 kap.* utan godkännande enligt *114 och 116 §* eller i strid med villkoren för godkännandet, eller

3) bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet utan utbildningstillstånd enligt *135 §* eller EASA-förordningen eller underlåter att meddela om utbildningsverksamheten,

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

266 §

#### *Olovlig specialiserad flygverksamhet*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialiserad flygverksamhet som avses i *127 §* eller i flyg-



verksamhet som avses i *II avd. 12 kap. 8 §* eller i flygdriftförordningen utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig specialiserad flygverksamhet* dömas till böter.

6 §

*Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter*

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

1) kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen,

2) AETR-överenskommelsen, eller

3) *II avd. 4 kap. 4 §*,

ska för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i *II avd. 4 kap. 7 §*, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skylldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10, eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1 första eller andra stycket i färdskrivarförordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i *II avd. 4 kap. 5 eller 6 §* i denna lag.

7 §

*Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra

driftförordningen utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovlig specialiserad flygverksamhet* dömas till böter.

267 §

*Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter*

En förare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i

1) kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen,

2) AETR-överenskommelsen, eller

3) 45 §,

ska för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

För brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter döms också

1) en företrädare för en verkstad som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 48 §, eller

2) en arbetsgivare, dennes företrädare eller ett företags företrädare som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om lägsta ålder för förare eller skylldigheter som ålagts transportföretag i fråga om körtider och viloperioder i artiklarna 5, 10, eller 16 i kör- och vilotidsförordningen, bestämmelserna om färdskrivare och behandlingen av uppgifter som lagras i dem i artiklarna 3.1, 7.4, 9.7, 21.2, 23.1, 32.1, 32.3, 32.4, 33, 37.1 första eller andra stycket i färdskrivarförordningen, bestämmelserna om krav på förare i artikel 5 eller exceptionella situationer i artikel 11 i AETR-överenskommelsen eller mot bestämmelserna i 46 eller 47 § i denna lag.

268 §

*Förseelser som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*

Föraren av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att medföra

samhet bryter mot skyldigheten att medföra handlingar enligt

2) II avd. 3 kap. 13 § i denna lag.

handlingar enligt

2) 39 § i denna lag.

AVDELNING VII

IKRAFTTRÄDANDE

1 kap

**Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

1 §

*Ikraftträdande*

2 §

*Övergångsbestämmelse som gäller personalen*

3 §

*Andra övergångsbestämmelser*

AVDELNING VIII

IKRAFTTRÄDANDE

1 kap

**Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

269 §

*Ikraftträdande*

270 §

*Övergångsbestämmelse som gäller personalen*

271 §

*Andra övergångsbestämmelser*

Denna lag träder i kraft den 20 .  
Med avvikelse från 1 mom. träder dock lagens 27–41 och 193 § i kraft den 20 .

2.

**Lag**

**om ändring av körkortslagen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

*ändras* i körkortslagen (386/2011) 3 § 6 punkten, 5 § 2–4 mom., 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom., 84 § 2 mom. 2 punkten samt 9 mom. i ikraftträdelsebestämmelsen i körkortslagen (387/2018), sådana de lyder, 3 § 6 punkten, 5 § 3 och 4 mom. samt 65 § 1 mom. 2 och 5 punkten och 4 mom. i lag 302/2018, 5 § 2 mom. och 84 § 2 mom. 2 punkten samt 9 mom. i ikraftträdandebestämmelsen i lag 387/2018 som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

3 §

3 §

*Definitioner*

*Definitioner*

6) yrkeskompetens för förare yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt II avd. 3 kap. 4 § i lagen om transportservice (320/2017), med grundläggande yrkeskompetens grundläggande yrkeskompetens för lastbils- och bussförare enligt det kapitlet och med yrkesinriktad grundexamen för bussförare grundexamen enligt II avd. 3 kap. 5 § 3 mom. i den lagen,

6) yrkeskompetens för förare yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare enligt II avd. 3 kap. i lagen om transportservice (320/2017) och med grundläggande yrkeskompetens grundläggande yrkeskompetens för lastbils- eller bussförare enligt 29 § i den lagen.

5 §

5 §

*Ålderskrav*

*Ålderskrav*

Av den som genomgår en yrkesutbildning för förare enligt II avd. 3 kap. 8 § 1 mom. i lagen om transportservice som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens på något annat sätt än genom utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo och som har ett godkännandedokument enligt den paragrafen, krävs inte den grundläggande yrkeskompetens för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. Innan den ovannämnda grundläggande yrkeskompetensen uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedo-

Av den som genomgår en yrkesutbildning för förare enligt 33 § 1 mom. i lagen om transportservice som omfattar avläggande av grundläggande yrkeskompetens och som har ett godkännandedokument enligt 33 §, krävs inte den grundläggande yrkeskompetens för att avlägga examen för kategorierna C, CE och D som avses ovan i 1 mom. 7 och 9 punkten. Innan den ovannämnda grundläggande yrkeskompetensen uppnås gäller den körrätt som avses i detta moment endast vid transporter som genomförs med godkännandedokument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund.

kument eller då det ålderskrav som föreskrivs uppfylls på annan grund.

Ålderskravet i 1 mom. 9 punkten underpunkt b gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt *II avd. 3 kap. 8 §* i lagen om transportservice, om det gäller en sådan yrkesinriktad grundexamen enligt den underpunkten som omfattar minst 180 kompetenspoäng, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kompetenspoäng för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 punkten underpunkt a.

Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet med *II avd. 3 kap. 3 § 3 mom. 2* eller 3 punkten i lagen om transportservice, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.

65 §

*Körförbud på grund av återkommande förseelser*

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om det har konstaterats att denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt *VI avd. 2 kap. 6 §* i lagen om transportservice,

5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens enligt *VI avd. 2 kap. 3 §* i lagen om transportservice,

Ålderskravet i 1 mom. 9 punkten underpunkt b gäller också erhållande av körkort för kategori D för körning enligt *33 §* i lagen om transportservice, om det gäller en sådan yrkesinriktad grundexamen enligt den underpunkten som omfattar minst 180 kompetenspoäng, förutsatt att studeranden har avlagt minst 90 kompetenspoäng för att sköta uppgiften som bussförare för persontrafik och studeranden har grundläggande yrkeskompetens för bussförare som förvärvats på något annat sätt än genom en utbildning för grundläggande yrkeskompetens i snabbare tempo. Körkortet för kategori D gäller bara i Finland innan innehavaren uppfyller ålderskravet i 9 punkten underpunkt a.

Med avvikelse från 1 mom. är minimiåldern för körkort för kategori C dock 18 år och för kategori D 21 år, om personen avser att köra fordonet i enlighet med *28 § 2 och 3 punkten* i lagen om transportservice, med undantag för provkörning för besiktning. Körkortet gäller bara vid körning i Finland enligt detta moment. Begränsningen ska antecknas på körkortet, och den gäller till dess att personen i övrigt uppfyller kraven på minimiålder för körkortskategorin.

65 §

*Körförbud på grund av återkommande förseelser*

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om det konstaterats att denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

2) brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter enligt *267 §* i lagen om transportservice,

5) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens enligt *264 §* i lagen om transportservice, dock inte en förseelse som gäller handlingar enligt *39 §* i den lagen,

Utifrån uppgifter i trafik- och transportregistret ska Transport- och kommunikations-

Utifrån uppgifter i trafik- och transportregistret ska Trafiksäkerhetsverket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.

84 §

*Undervisningspersonal*

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. krävs det av läraren

2) vid undervisning för körkort för moped att läraren i samband med specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagt examensdelen för arbete som lärare i trafikfostran för ungdomar och inom kategori AM120 och under minst tre år har haft körkort för moped eller motorcykel,

Körkortslagens (387/2018) ikraftträdelsebestämmelse

Om specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagts med stöd av lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) i enlighet med de grunder för specialyrkesexamen för trafiklärare som meddelades 2010, medför det trafiklärartillstånd som erhållits med stöd av nämnda examen fortfarande trots 84 § 2 mom. 2 punkten rätt att ge förarutbildning för moped i kategori AM. Bestämmelser om giltigheten för andra trafiklärartillstånd finns i 103 § i körkortslagen.

verket skicka en påminnelse till körrättsinnehavaren om grunderna för körförbud enligt denna paragraf. Verket ska skicka påminnelsen, när nästa gärning enligt 1 mom. leder till att polisen överväger att meddela körförbud.

84 §

*Undervisningspersonal*

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. krävs det av läraren

2) vid undervisning för körkort för moped att läraren i samband med specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagt examensdelen för arbete som lärare i trafikfostran för ungdomar och inom kategori AM120 och under minst tre år har haft körkort för moped eller motorcykel, *eller att läraren har behörighet enligt 1 mom. för undervisning för körkort för motorcykel,*

Körkortslagens (387/2018) ikraftträdelsebestämmelse

Om specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagts med stöd av lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) i enlighet med de grunder för specialyrkesexamen för trafiklärare som meddelades 2010, medför det trafiklärartillstånd som erhållits med stöd av nämnda examen fortfarande trots 84 § 2 mom. 2 punkten rätt att ge förarutbildning för moped i kategori AM. *Om specialyrkesexamen för trafiklärare har avlagts med stöd av den lagen i enlighet med de grunder för specialyrkesexamen för trafiklärare som meddelades 2014, har innehavaren av trafiklärartillståndet rätt att ge förarutbildning för moped i kategori AM, om tillståndet beviljats före den 1 juli 2018.* Bestämmelser om giltigheten för andra trafiklärartillstånd finns i 103 § i körkortslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Ikraftträdandebestämmelsens 9 mom. i lagen om ändring av körkortslagen (387/2018) träder dock med avvikelse från 1 mom. i kraft den 20 .

**RP 157/2018 rd**

3.

## Lag

### om ändring av 3 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 3 § 1 mom. 30 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018,  
som följer:

*Gällande lydelse*

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

30) *den som utför registreringar* Transport- och kommunikationsverket och en i *IV* avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter,

---

*Förslagen lydelse*

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

30) *den som utför registreringar* Transport- och kommunikationsverket och en i *V* avd. 4 kap. i lagen om transportservice avsedd tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter,

---

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

## Lag

### om ändring av 63 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 63 § 1 mom., sådant det lyder i lag 307/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

63 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter  
som gäller fordonsskatt*

Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även *V* avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

---

*Förslagen lydelse*

63 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter  
som gäller fordonsskatt*

Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även *VI* avd. 3 kap. i lagen om transportservice.

---

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



5.

## Lag

### om ändring av 44 § i lagen om inteckning i fartyg

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om inteckning i fartyg (211/1927) 44 §, sådan den lyder i lag 309/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

44 §

Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller inteckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas bestämmelserna om ändringssökande i *VI avd.* 1 kap. i lagen om transport-service.

*Förslagen lydelse*

44 §

Vid sökande av ändring i registermyndighetens slutliga avgörande i ärenden som gäller inteckning av fartyg samt i ett avgörande genom vilket ett ärende har lämnats vilande tillämpas bestämmelserna om ändringssökande i *VII avd.* 1 kap. i lagen om transport-service.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

**Lag**

**om ändring av fartygsregisterlagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i fartygsregisterlagen (512/1993) 1 § 1 mom., 9 § 1 mom. och 10 § 1 mom., sådana  
de lyder, 1 § 1 mom. i lag xxx/2018 och 9 § 1 mom. och 10 § 1 mom. i lag 310/2018, som föl-  
jer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

1 §

1 §

*Registrering av fartyg*

*Registrering av fartyg*

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa ska införas i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Transport- och kommunikationsverket, eller i ett register enligt denna lag. I registret ska också införas uppgifter om fartyg under byggnad och fartygs historik enligt vad som föreskrivs i *V avd.* i lagen om transportservice eller nedan i denna lag. Trafik- och transportregistret förs av Transport- och kommunikationsverket i enlighet med *V avd.* i lagen om transportservice och Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Bestämmelserna i 9–12 § tillämpas endast när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.

Finska fartyg som används i handelssjöfart och som är minst 15 meter långa ska införas i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) och som förs av Transport- och kommunikationsverket, eller i ett register enligt denna lag. I registret ska också införas uppgifter om fartyg under byggnad och fartygs historik enligt vad som föreskrivs i *VI avd.* i lagen om transportservice eller nedan i denna lag. Trafik- och transportregistret förs av Transport- och kommunikationsverket i enlighet med *VI avd.* i lagen om transportservice och Statens ämbetsverk på Åland för register över de fartyg som har hemort i landskapet Åland. Registerområdena är landskapet Åland och det övriga Finland. Bestämmelserna i 9–12 § tillämpas endast när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare.

9 §

9 §

*Anteckningar som ska införas i registret*

*Anteckningar som ska införas i registret*

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i *V avd.* 2 kap. i

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg och inskrivning av äganderätten till fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i *VI avd.* 2 kap. i

lagen om transportservice.

---

10 §

*Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret*

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg under byggnad och inskrivning av äganderätten till sådana fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i *V avd.* 2 kap. i lagen om transportservice.

---

lagen om transportservice.

---

10 §

*Anteckningar om fartyg under byggnad som ska införas i registret*

I registret antecknas avgöranden i ärenden som gäller registrering av fartyg under byggnad och inskrivning av äganderätten till sådana fartyg. Bestämmelserna i 2–5 mom. tillämpas när Statens ämbetsverk på Åland är registerförare. Bestämmelser om de uppgifter om fartyg och fartyg under byggnad som ska antecknas i trafik- och transportregistret finns i *VI avd.* 2 kap. i lagen om transportservice.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

## Lag

### om ändring av 28 § i bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bilskattelagen (1482/1994) 28 § 1 mom., sådan den lyder i lag 370/2018, som följer:

#### *Gällande lydelse*

##### 28 §

Fria från bilskatt är fordon som  
1) vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt *1 avd. 1 kap. 1 §* 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,

---

#### *Förslagen lydelse*

##### 28 §

Fria från bilskatt är fordon som  
1) vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt *4 §* 1 mom. i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

## Lag

### om ändring av 19 § i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (1181/2013) 19 § 1 mom. 1 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

19 §

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med *IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 §* i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

*Förslagen lydelse*

19 §

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får polisen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med *197 och 217 §* i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

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

9.

## Lag

### om ändring av 28 § i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om behandling av personuppgifter vid gränsbevakningsväsendet (579/2005)  
28 § 1 mom. 1 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

28 §

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får Gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med *IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 §* i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag.

*Förslagen lydelse*

28 §

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får Gränsbevakningsväsendet lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

1) till Transport- och kommunikationsverket sådana uppgifter i enlighet med *197 och 217 §* i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag.

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

10.

**Lag**

**om ändring av 17 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (639/2015) 17 § 1 mom. 2 punkten, sådan den lyder i lag 318/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

17 §

17 §

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

*Utlämnande av uppgifter till andra myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

Trots sekretessbestämmelserna får Tullen lämna ut behövliga uppgifter ur sina personregister och även genom teknisk anslutning eller som en datamängd enligt följande:

2) till *Trafiksäkerhetsverket* sådana uppgifter i enlighet med *IV avd. 2 kap. 2 § och V avd. 1 kap. 2 §* i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

2) till *Transport- och kommunikationsverket* sådana uppgifter i enlighet med *197 och 217 §* i lagen om transportservice som är nödvändiga för utförande av dess lagstadgade uppdrag,

Denna lag träder i kraft den 20 .

11.

**Lag**

**om ändring av luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i luftfartslagen (864/2014) 20 § 1 mom. 1 punkten, 54, 70 och 160 §, sådana de lyder, 20 § 1 mom. 1 punkten och 160 § i lag xxx/2018 och 54 och 70 § i lag 320/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

20 §

*Förändringar i registeruppgifterna*

Luftfartygets ägare ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt *V avd. 2 kap* i lagen om transportservice som ska införas i registret förändras,

54 §

*Flygelev*

Bestämmelser om en flygelevs rätt att flyga ensam finns i *II avd. 13 kap. 5 §* i lagen om transportservice.

70 §

*Bruksflyg och utbildning av flygande personal*

Bestämmelser om bruksflyg, flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, intyg, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning och kabinbesättning finns i *II avd. 12 kap. 8 § och 13 kap. 6 §* i lagen om transportservice.

160 §

*Förslagen lydelse*

20 §

*Förändringar i registeruppgifterna*

Luftfartygets ägare ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt *VI avd. 2 kap* i lagen om transportservice som ska införas i registret förändras,

54 §

*Flygelev*

Bestämmelser om en flygelevs rätt att flyga ensam finns i *134 §* i lagen om transportservice.

70 §

*Bruksflyg och utbildning av flygande personal*

Bestämmelser om bruksflyg, flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, intyg, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning och kabinbesättning finns i *127 och 135 §* i lagen om transportservice.

160 §



*Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*

Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet ska förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och *vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden*:

1) en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet och på vilken en drifttillståndshavare överfört de uppgifter som avses i 34 § 1 mom.,

2) en innehavare av ett drifttillstånd som avses i artikel 2 i EASA-förordningen,

3) en innehavare av ett intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i 82 §,

4) en leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst som statsrådet utsett med stöd av 108 §.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska flygplatsoperatörerna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen och *vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden*.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriernas behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att denna paragraf och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den iakttas.

*Beredskap för undantagsförhållanden och störningar*

Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet ska förbereda sig för undantagsförhållanden *och störningar under normala förhållanden* genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och *vid störningar under normala förhållanden*:

1) en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet och på vilken en drifttillståndshavare överfört de uppgifter som avses i 34 § 1 mom.,

2) en innehavare av ett intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i 82 §,

3) en leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst som statsrådet utsett med stöd av 108 §.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska flygplatsoperatörerna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen och *vid störningar under normala förhållanden*.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den beredskapsplanering som avses i 1 mom. för att säkerställa enhetlig beredskap i hela landet. Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att denna paragraf och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den iakttas.

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

**Lag**

**om ändring av 14 och 15 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag**

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Norge om fisket i Tana älvs vattendrag (176/2017) 14 § 1 mom. och 15 § 6 mom., sådana de lyder i lag 322/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

14 §

*Båtregistret för Tana älv*

Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är trafik- och transportregistret enligt *V avd. 1 kap. 1 §* i lagen om transportservice (320/2017).

15 §

*Registrering av båtar*

Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter enligt *IV avd. 4 kap.* i lagen om transportservice och sköter de uppgifter som avses i *3 § i det kapitlet* samt utför för *Trafiksäkerhetsverkets* registreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtägaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.

*Förslagen lydelse*

14 §

*Båtregistret för Tana älv*

Det båtregister för Tana älv som avses i 36 § i fiskestadgan är trafik- och transportregistret enligt *216 §* i lagen om transportservice (320/2017).

15 §

*Registrering av båtar*

Den som i enlighet med 8 § svarar för ordnandet av försäljningen av fisketillstånd fungerar som tjänsteleverantör som bistår i registreringsuppgifter enligt *V avd. 4 kap.* i lagen om transportservice och sköter de uppgifter som avses i *211 § i lagen om transportservice* samt utför för *Transport- och kommunikationsverkets* registreringsbeslut en bedömning av huruvida villkoren för registreringsrätten är uppfyllda. Båtägaren ska redogöra för de omständigheter som gäller registreringsrätten för båten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

## Lag

### om ändring av 21 § i lagen om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015) 21 § 1 mom., sådant det lyder i lag 325/2018, som följer:

#### *Gällande lydelse*

21 §

*Årsavgift*

En verksamhetsutövare som avses i 9 § ska betala 40 000 euro i årsavgift till *Trafiksäkerhetsverket*. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spår-bundna stadstrafiken samt för förande av verkets register som avses i 10 § och det register som avses i *V avd. 1 kap. 1 §* i lagen om transportservice (320/2017) och för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spår-bundna stadstrafiken.

#### *Förslagen lydelse*

21 §

*Årsavgift*

En verksamhetsutövare som avses i 9 § ska betala 40 000 euro i årsavgift till *Transport- och kommunikationsverket*. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av verkets register som avses i 10 § och det register som avses i *216 §* i lagen om transportservice (320/2017) och för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spår-bundna stadstrafiken.

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

14.

**Lag**

**om ändring av 2 § i lagen om fartygsapotek**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om fartygsapotek (584/2015) 2 § 2 mom. 7 punkten, samt  
*fogas* till 2 § 2 mom. nya 8 och 9 punkter, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

2 §

2 §

*Tillämpningsområde*

*Tillämpningsområde*

-----  
Denna lag tillämpas inte på:  
-----

-----  
Denna lag tillämpas inte på:  
-----

7) nöjesfartyg och fritidsbåtar,  
-----

7) nöjesfartyg och fritidsbåtar,  
8) prämar,  
9) mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri.  
-----

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

15.

## Lag

### om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 15 § 2 mom., 26 a § och 26 d §, sådana de lyder, 15 § 2 mom. och 26 d § i lag 467/2018, och 26 a § i lag xxx/2018, samt  
fogas till 4 § 3 mom., sådant det lyder i lag 467/2018, en ny 2 punkt, varvid nuvarande 2–7 punkten blir 3–8 punkten, och till lagen en ny 26 e §, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

2 kap.

2 kap.

#### Fartygsbemanning och vakthållning

#### Fartygsbemanning och vakthållning

4 §

4 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

*Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas dock inte på:

Detta kapitel tillämpas dock inte på:

- 
- 2) fritidsbåtar,
  - 3) vajerfärjor,
  - 4) fartyg med en längd av högst 10 meter vilka används inom industrianläggningars klart åtskilda uppdämningsbassänger,
  - 5) fartyg med en längd av högst 10 meter vilka inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering, utom när det gäller hyresbåtar som hyrs ut med besättning,
  - 6) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet om besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten,
  - 7) pråmar och mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri.

15 §

- 
- 2) räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice,
  - 3) fritidsbåtar,
  - 4) vajerfärjor,
  - 5) fartyg med en längd av högst 10 meter vilka används inom industrianläggningars klart åtskilda uppdämningsbassänger,
  - 6) fartyg med en längd av högst 10 meter vilka inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering, utom när det gäller hyresbåtar som hyrs ut med besättning,
  - 7) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet om besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten,
  - 8) pråmar och mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri.

15 §

*Behörighet för nöjesfartygs bevälhavare*

*Behörighet för nöjesfartygs befälhavare*

I fråga om ansökan om, utfärdande av, giltighetstid för och förnyande av ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt tillämpas bestämmelserna om utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i *II avd. 10 kap. 12 §* i lagen om transportservice, bestämmelserna om giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i *14 § i det kapitlet* samt bestämmelserna om förvaring och uppvisande av certifikat och dokument i *18 § i det kapitlet*.

I fråga om ansökan om, utfärdande av, giltighetstid för och förnyande av ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt tillämpas bestämmelserna om utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i *107 §* i lagen om transportservice, bestämmelserna om giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i *109 §* samt bestämmelserna om förvaring och uppvisande av certifikat och dokument i *113 §*.

2 a luku

2 a luku

**Upprättande av lista över besättningen och skyldighet att göra anmälan till trafik- och transportregistret**

**Upprättande av lista över besättningen och skyldighet att göra anmälan till trafik- och transportregistret**

26 a §

26 a §

*Uppgifter om sjötjänst*

*Uppgifter om sjötjänst*

Transport- och kommunikationsverket ska i det trafik- och transportregister som avses i *avdelning V* i lagen om transportservice föra in uppgifter om sjötjänst, utbildning och behörigheter i fråga om personer som arbetar ombord på finska fartyg.

Transport- och kommunikationsverket ska i det trafik- och transportregister som avses i *avdelning VI* i lagen om transportservice föra in uppgifter om sjötjänst, utbildning och behörigheter i fråga om personer som arbetar ombord på finska fartyg.

26 d §

26 d §

*Undantag från registreringskyldigheten och skyldigheten att föra lista över besättningen*

**Register över sjöfolk i redarens tjänst**

I det register och den besättningslista som avses i detta kapitel ska det inte föras in personer som arbetar

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

- 1) ombord på utländska fartyg,
- 2) ombord på ett fartyg endast när det ligger i hamn,
- 3) ombord på flottningsmateriel, med undantag av transportmateriel som används vid flottning,
- 4) ombord på pråmar eller mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- 5) ombord på sådana lastfartyg i inrikesfart

Vid registerföringen och behandlingen av uppgifterna i registret ska redaren iaktta Europaparlamentets och rådets förordning EU 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän data-

vars längd är under 15 meter,

6) ombord på fiskefartyg vars längd är under 24 meter,

7) ombord på fritidsbåtar,

8) ombord på hyresbåtar,

9) ombord på fartyg som tillhör staten och används för försvars- eller gränsbevakningsuppgifter,

10) i kontroll-, service- eller lotsningsuppgifter eller andra därmed jämförbara uppgifter, om arbetet utförs endast tillfälligt, eller

11) ombord på fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet om besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten.

skyddsförordning). På behandlingen av uppgifterna i registret tillämpas dessutom lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004).

26 e §

*Undantag från registreringskyldigheten och skyldigheten att föra lista över besättningen*

I det register och den besättningslista som avses i detta kapitel ska det inte föras in personer som arbetar

1) ombord på utländska fartyg,

2) ombord på ett fartyg endast när det ligger i hamn,

3) ombord på flottningsmateriel, med undantag av transportmateriel som används vid flottning,

4) ombord på pråmar eller mudderverk som saknar eget framdrivningsmaskineri,

5) ombord på sådana lastfartyg i inrikesfart vars längd är under 15 meter,

6) ombord på fiskefartyg vars längd är under 24 meter,

7) ombord på fritidsbåtar,

8) ombord på hyresbåtar,

9) ombord på fartyg som tillhör staten och används för försvars- eller gränsbevakningsuppgifter, 10) i kontroll-, service- eller lotsningsuppgifter eller andra därmed jämförbara uppgifter, om arbetet utförs endast tillfälligt,

11) ombord på fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet om besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten, eller

12) ombord på räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som omfattar fartyget och som Transport- och

**RP 157/2018 rd**

kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice. På en person som arbetar ombord på ett sådant fartyg tillämpas dock vad som föreskrivs i 26 c § 4 mom.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .



16.

## Lag

### om ändring av 2 och 3 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) 2 § 2 mom. och 3 § 3 punkten, av dem 3 § 3 punkten sådan den lyder i lag 331/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

2 §

2 §

*Tillämpningsområde*

*Tillämpningsområde*

-----  
Lagen tillämpas inte på personer som arbetar på

1) de av Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg som i regel inte används i allmän trafik för transport av passagerare eller last,

- 2) fritidsbåtar eller nöjesfartyg,  
3) hyresbåtar;  
4) vägfärjor

5) fartyg med en längd av högst 10 meter, vilka används inom industrianläggningars klart åtskilda uppdämningsbassänger,

6) fartyg med en längd av högst 10 meter, vilka inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering,

7) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet och där besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten,

-----

3 §

-----  
Lagen tillämpas inte på personer som arbetar på

1) de av Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg som i regel inte används i allmän trafik för transport av passagerare eller last,

2) räddningsverkens, polisens eller Tullens fartyg till den del myndigheten i fråga använder ett utbildningssystem som Transport- och kommunikationsverket har godkänt enligt 117 § i lagen om transportservice (320/2017),

- 3) fritidsbåtar eller nöjesfartyg,  
4) hyresbåtar;  
5) vägfärjor  
6) pråmar,

7) fartyg med en längd av högst 10 meter, vilka används inom industrianläggningars klart åtskilda uppdämningsbassänger,

8) fartyg med en längd av högst 10 meter, vilka inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering,

9) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet och där besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten,

10) mudderverk utan eget framdrivningsmaskineri.

-----

3 §

**RP 157/2018 rd**

*Definitioner*

I denna lag avses med

3) *sjömansläkare* en sjömansläkare enligt IV avd. 3 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017),

*Definitioner*

I denna lag avses med

3) *sjömansläkare* en sjömansläkare enligt 206 § i lagen om transportservice (320/2017),

Denna lag träder i kraft den 20 .

17.

## Lag

### om ändring av 4 § i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning (48/1997) 4 § 2 mom., sådant det lyder i lag 325/2017, som följer:

*Gällande lydelse*

4 §

*Hur resekostnaderna bestäms och räknas ut*

-----  
När en studerande för sin skolresa anlitar kollektivtrafik som tillämpar ett biljett- och avgiftssystem som är gemensamt för de behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice (320/2017) bestäms resekostnaderna, oberoende av vad som föreskrivs i 1 mom. i denna paragraf och i 3 § 2 mom. 2 punkten i denna lag, enligt den sträcka som den studerande utnyttjar denna transport.  
-----

*Förslagen lydelse*

4 §

*Hur resekostnaderna bestäms och räknas ut*

-----  
När en studerande för sin skolresa anlitar kollektivtrafik som tillämpar ett biljett- och avgiftssystem som är gemensamt för de behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transportservice (320/2017) bestäms resekostnaderna, oberoende av vad som föreskrivs i 1 mom. i denna paragraf och i 3 § 2 mom. 2 punkten i denna lag, enligt den sträcka som den studerande utnyttjar denna transport.  
-----

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

18.

## Lag

### om ändring av 89 § i räddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i räddningslagen (379/2011) 89 § 4 mom. 1 punkten, sådan den lyder i lag xxx/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

89 §

*Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter*

-----  
Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och

fullgörandet av räddningsverksamheten

1) från Transport- och kommunikationsverket få sådana uppgifter ur det trafik- och transportregister som avses i *V avd.* i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för att räddningsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter,  
-----

*Förslagen lydelse*

89 §

*Rätt att få uppgifter för räddningsverksamhet och tillsynsuppgifter*

-----  
Räddningsmyndigheten har utöver vad som föreskrivs i 2 mom. rätt att för planeringen och fullgörandet av räddningsverksamheten

1) från Transport- och kommunikationsverket få sådana uppgifter ur det trafik- och transportregister som avses i *VI avd.* i lagen om transportservice (320/2017) som är nödvändiga för att räddningsmyndigheten ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter,  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 .

19.

**Lag**

**om ändring av 2 och 18 § i bränsleavgiftslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 2 § 3 mom. och 18 § 1 mom., sådana de lyder i lag 343/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

2 §

*Tillämpningen av andra lagar*

-----  
Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift bestämmelserna i V avd. i lagen om transport-service (320/2017).

18 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter  
som gäller bränsleavgift*

Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i *V avd.* 3 kap. i lagen om transportservice.

-----

*Förslagen lydelse*

2 §

*Tillämpningen av andra lagar*

-----  
Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iakttas i fråga om användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift bestämmelserna i VI avd. i lagen om transport-service (320/2017).

18 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter  
som gäller bränsleavgift*

Uppgifter som gäller bränsleavgift är offentliga med undantag av ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om bränsleavgift och betalningsskyldighet tillämpas även bestämmelserna i *VI avd.* 3 kap. i lagen om transportservice.

-----

Denna lag träder i kraft den 20 .

20.

**Lag**

**om ändring av järnvägslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i järnvägslagen (304/2011) 2 § 9 och 35 punkten, 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 §, 68 a §, 71 b § 1 mom. 3 punkten och 2 mom., 71 c § 1 mom. och 73 § 1 mom., sådana de lyder, 2 § 9 och 35 punkten, 71 b § 1 mom. 3 punkten och 2 mom., 71 c § 1 mom. och 73 § 1 mom. i lag 323/2017 och 20 § 1 mom., 35 § 1 mom., 68 § och 68 a § i lag 345/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

*Förslagen lydelse*

2 §

2 §

*Definitioner*

*Definitioner*

I denna lag avses med

I denna lag avses med

9) den som ansöker om bankkapacitet järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice (320/2017), avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankkapacitet,

9) den som ansöker om bankkapacitet järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transportservice (320/2017), avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankkapacitet,

35) den som ansöker om tjänster varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller,

35) den som ansöker om tjänster varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller,

20 §

20 §

*Tillträde till bannätet och rätt att använda det*

*Tillträde till bannätet och rätt att använda det*

Sådan bankkapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järn-

Sådan bankkapacitet på bannätet som bevil-

vägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession enligt *II avd. 5 kap. 1 § 1* punkten i lagen om transportservice och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

35 §

*Tillhandahållande av utbildningstjänster*

En läroanstalt som avses i *II avd. 8 kap. 3 §* i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

68 §

*Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen*

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i *V avd. 2 kap. 3 §* i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt *57 §* lämna *Trafiksäkerhetsverket* följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

jats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession enligt *53 § 1* punkten i lagen om transportservice och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

35 §

*Tillhandahållande av utbildningstjänster*

En läroanstalt som avses i *90 §* i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och andra sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för att kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd ska uppfyllas. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

68 §

*Registrering av fordon som anländer från Ryska federationen*

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i *221 §* i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt *57 §* lämna *Transport- och kommunikationsverket* följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

68 a §

*Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret*

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har för skötseln av inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådana uppgifter som *Trafiksäkerhetsverket* med stöd av *V avd. 2 kap. 3 §* i lagen om transportservice för in i registret. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som anges vid registreringen av fordon.

71 b §

*Regleringsorganets uppgifter*

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs annanstans i denna lag

-----  
 3) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice,  
 -----

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice eller andra vars rättig-

68 a §

*Utlämnande av uppgifter om fordon ur registret*

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har för skötseln av inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor trots sekretessbestämmelserna rätt att få sådana uppgifter som *Transport- och kommunikationsverket* med stöd av *221 §* i lagen om transportservice för in i registret. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som anges vid registreringen av fordon.

71 b §

*Regleringsorganets uppgifter*

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs annanstans i denna lag

-----  
 3) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transportservice,  
 -----

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transport-



heter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling.

71 c §

*Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande*

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsyn över och uppföljning av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

73 §

*Andra meningsskiljaktigheter*

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster samt behöriga myndigheter som avses i *IV avd. 1 kap. 4 §* i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 72 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

service eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av marknaden och all annan icke önskvärd utveckling.

71 c §

*Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande*

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transportservice och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsyn över och uppföljning av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

73 §

*Andra meningsskiljaktigheter*

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer eller andra som tillhandahåller tjänster eller behöriga myndigheter som avses i *181 §* i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 72 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

**RP 157/2018 rd**

21.

**Lag**

**om ändring av 4 § i lagen om ordningsbotsförelseer**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om ordningsbotsförelseer (986/2016) 4 § 1 mom. 5 punkten, sådan den lyder i lag 346/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

4 §

*Förelseer som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar

5) enligt *II avd. 3 kap. 13 §* i lagen om transportservice (320/2017).

*Förslagen lydelse*

4 §

*Förelseer som gäller handlingar för ett motordrivet fordon*

Föraren av ett motordrivet fordon föreläggs en ordningsbot på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten att ha med sig handlingar

5) enligt *39 §* i lagen om transportservice (320/2017).

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller tills lagen om upphävande av vissa bestämmelser i lagen om ordningsbotsförelseer (733/2018) träder i kraft.

22.

## Lag

### om ändring av 18 § i lagen om beskattningsförfarande

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) 18 § 4 mom., sådant det lyder i lag  
354/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

18 §

*Myndigheternas allmänna skyldighet att  
lämna uppgifter*

-----  
Den registeransvarige som avses i *V avd. 1  
kap. 1 §* i lagen om transportservice  
(320/2017) ska lämna Skatteförvaltningen de  
uppgifter om vägtrafik i trafik- och transport-  
registret som behövs för beskattningen.  
-----

*Förslagen lydelse*

18 §

*Myndigheternas allmänna skyldighet att  
lämna uppgifter*

-----  
Den registeransvarige som avses i *216 §* i  
lagen om transportservice (320/2017) ska  
lämna Skatteförvaltningen de uppgifter om  
vägtrafik i trafik- och transportregistret som  
behövs för beskattningen.  
-----

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

23.

## Lag

### om ändring av 1 § i lagen om registrering av farkoster

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen om registrering av farkoster (424/2014) 1 §, sådan den lyder i lag xxx/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

1 §

*Registrering av farkoster*

En farkost och dess motor ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i *V avd.* i lagen om transportservice (320/2017). Registerförare är Transport- och kommunikationsverket.

*Förslagen lydelse*

1 §

*Registrering av farkoster*

En farkost och dess motor ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i *VI avd.* i lagen om transportservice (320/2017). Registerförare är Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 .