

## RP 3/2025 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till lagar som har samband med den**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att fordonslagen, straffregisterlagen, lagen om fordonsbesiktningsverksamhet, lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon och lagen om transportservice ändras.

Till fordonslagen och straffregisterlagen fogas enligt förslaget bestämmelser som kompletterar EU:s ramförförordning om bilar och släpfordon till dem i fråga om det förfarande enligt vilket oberoende aktörer inom underhåll och reparation av fordon beviljas godkännande och deras anställda beviljas tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsanordningar. I lagarna föreslås bestämmelser om det nationella förfarande genom vilket de aktörer som ansöker om godkännande och tillstånd och deras anställda kan bevisa att de saknar anmärkningar i belastningsregistret i enlighet med vad EU-regleringen kräver.

För att genomföra EU-regleringen föreslås det att det i lagen om transportservice görs ändringar i bestämmelserna om när innehavare av person- eller godstrafiktillstånd i vägtrafik betraktas som riskföretag och i bestämmelserna om bedömning av gott anseende.

Dessutom föreslås det i propositionen att lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ändras så att Transport- och kommunikationsverket får rätt att effektivt granska aktörernas bakgrund också i bötesregistret utöver straffregistret.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2025.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	4
1 Bakgrund och beredning .....	4
1.1 Bakgrund .....	4
1.2 Beredning .....	5
1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten .....	5
1.2.2 Beredningen av propositionen .....	6
1.2.3 Tillämpning i landskapet Åland .....	7
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll .....	7
2.1 Ändring av bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem (den delegerade förordningen (EU) 2021/1244) .....	7
2.2 Ändring av bilaga III till övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet (kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846) .....	10
3 Nuläge och bedömning av nuläget .....	11
3.1 Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret .....	11
3.2 Enskilt godkännande och besiktning av fordon .....	14
3.3 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag .....	15
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	15
4.1 De viktigaste förslagen .....	15
4.1.1 Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret .....	15
4.1.2 Enskilt godkännande och besiktning av fordon .....	16
4.1.3 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag .....	16
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	16
4.2.1 Samhälleliga konsekvenser .....	16
4.2.2 Ekonomiska konsekvenser .....	17
4.2.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....	18
5 Alternativa handlingsvägar .....	19
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	19
5.1.1 Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret .....	19
5.1.2 Enskilt godkännande och besiktning av fordon .....	20
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater .....	20
6 Remissvar .....	22
7 Specialmotivering .....	24
7.1 Lagen om ändring av fordonslagen .....	24
7.2 Lagen om ändring av straffregisterlagen .....	26
7.3 Lagen om ändring av 48 och 49 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet .....	27
7.4 Lagen om ändring av 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon .....	29
7.5 Lagen om ändring av lagen om transportservice .....	30
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	32
9 Ikraftträdande .....	32
10 Verkställighet och uppföljning .....	32
11 Förhållande till andra propositioner .....	32

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	32
12.1 Skydd för privatlivet och personuppgifter.....	32
12.2 Näringsfrihet och rätt till arbete.....	38
LAGFÖRSLAG.....	40
1. Lag om ändring av fordonslagen.....	40
2. Lag om ändring av straffregisterlagen.....	41
3. Lag om ändring av 48 och 49 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.....	42
4. Lag om ändring av 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	43
5. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	44
BILAGA.....	47
PARALLELLTEXT.....	47
1. Lag om ändring av fordonslagen.....	47
2. Lag om ändring av straffregisterlagen.....	49
3. Lag om ändring av 48 och 49 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.....	50
4. Lag om ändring av 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.....	51
5. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	52

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Beredningen av propositionen grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (nedan *ramförordningen om bilar och släpfordon till dem*) som förutsätter kompletterande reglering och särskilt på den delegerade förordningen (EU) 2021/1244 om ändring av bilaga X till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller standardiserad tillgång till OBD-information och information om reparation och underhåll samt krav och förfaranden för tillgång till säkerhetsrelaterad fordonsinformation (nedan *den delegerade förordningen*). Den nationella lagstiftning som kompletterar ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ingår i fordonslagen (82/2021).

I kommissionens delegerade förordning föreskrivs det om ändring av bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem så att ramförordningen numera innehåller bestämmelser om standardiserad tillgång till information från system för omborddiagnos eller OBD-information och information om reparation och underhåll (RMI) samt krav och förfaranden för godkännande och beviljande av tillstånd när det gäller tillgång till säkerhetsrelaterad fordonsinformation. Genom förfarandet för godkännande och beviljande av tillstånd godkänner ett ackrediterat bedömningsorgan underhålls- och reparationsaktörer som är oberoende av fordonstillverkarna och ger deras anställda tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information som inte är öppet tillgänglig.

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem är direkt tillämplig, men tillämpning fullt ut av de krav som lagts till genom den delegerade förordningen och som redan trätt i kraft kräver ändring av den nationella lagstiftningen för att straffregisterutdrag ska kunna fås för förfarandena för godkännande och beviljande av tillstånd.

En annan ändring som ska genomföras på grund av EU-bestämmelserna är ändringarna i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (nedan *övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet*). I bilagan fastställs en förteckning över överträdelser gällande kör- och vilotider och färdskrivare samt över bedömningen av hur allvarliga överträdelserna är som en del av riskvärderingssystemet för företag som idkar tillståndspliktig transportverksamhet. Enligt artikel 9.1 i direktivet ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (nedan *förordningen om körtid*) eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (nedan *förordningen om färdskrivare*) eller nationella bestämmelser genom vilka Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG införlivas i den nationella lagstiftningen, som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är. Bilaga III till övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet har ändrats genom kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om minimivillkor för genomförande av förordningen om körtid och förordningen om färdskrivare och direktiv 2002/15/EG till den del det är fråga om ändring av övervakningsdirektivet avseende sociallagstiftning på vägtransportområdet 2006/22/EG (nedan *kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846*).

Ändringen grundar sig på nya bestämmelser som fastställts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054, när det gäller överträdelser som medför risk för svåra skador eller dödsfall eller för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden. I fortsättningen kommer sådana överträdelser att inverka på när en innehavare av person- och godstrafiktillstånd i vägtrafik betraktas som ett riskföretag och på bedömningen av gott anseende. Dessutom utvidgas riskkategorierna för vissa överträdelser.

I propositionen föreslås också bestämmelser som enbart har nationella grunder. Bakgrunden till det ärende som gäller avtal om enskilt godkännande och besiktningsskoncession är Rättsregistercentralens beslut om Transport- och kommunikationsverkets begäran om dataanvändningstillstånd. Enligt beslutet kan Rättsregistercentralen inte med stöd av gällande lagstiftningen lämna ut uppgifter ur bötesregistret till Transport- och kommunikationsverket via ett tekniskt gränssnitt när det är fråga om kontroll av tillförlitligheten hos dem som ansöker om besiktningsskoncession, besiktare, beviljare av enskilt godkännande och utförare av enskilt godkännande.

## **1.2 Beredning**

### **1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten**

*Ändring av bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem (den delegerade förordningen (EU) 2021/1244)*

I kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet den 9 december 2016 om funktionen av systemet med tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (COM(2016) 782 final) konstaterades att belastningen på oberoende aktörer kunde minskas genom harmonisering av de webbplatser som fordonstillverkarna använder för överföring av uppgifter och den terminologi som används. Kommissionens delegerade förordning grundar sig på det arrangemang *Scheme for accreditation, approval and authorization to Access Security-related Repair and Maintenance Information (RMI)* som europeiska samarbetsorganisationen för ackrediteringsorgan fastställde den 19 maj 2016. Det förfarande och de krav som lagts till i bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem genom den delegerade förordningen är i huvudsak förenliga med den specifikationen.

Med stöd av artikel 61.11 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har kommissionen befogenhet att ändra bilaga X till ramförordningen bland annat i fråga om de krav som gäller tillgången till information om reparation och underhåll av fordon. Kommissionen antog den delegerade förordningen den 20 maj 2021 och den har tillämpats sedan den 30 juli 2023. Medlemsstaterna fick således ungefär två år tid att förbereda genomförandet.

Den delegerade förordningen har behandlats i kommissionens arbetsgrupp för motorfordon, där Finland representeras av Transport- och kommunikationsverket. Arbetsgruppen bistår kommissionen vid beredningen av rättsakter på lägre nivå. Under behandlingen framkom det inte att genomförandet av förordningen skulle kräva nationella lagstiftningsändringar.

En U-skrivelse (U 14/2016 rd) upprättades om ramförordningen om bilar och släpfordon till dem när det var aktuellt och sedan dess har Finland ansett att målsättningarna i förordningen kan understödhas och att kommissionens ursprungliga förslag i huvudsak är riktigt. Finland har betraktat förslaget om att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade rättsakter som godtagbart och där nämns närmare bestämmelser om tillgången till information om reparation och underhåll av fordon.

Genomförandet av detta förfarande för godkännande och beviljande av tillstånd som avses i den delegerade förordningen samordnas av det forum som behandlar säkerhetsrelaterad RMI-information (SERMI-forumet). Med SERMI-forumet avses en organisation som fungerar som samordnare och som kommissionens rådgivare i fråga om införande av förfaranden för ackreditering, godkännande och beviljande av tillstånd som gäller tillgången till säkerhetsrelaterad RMI-information. Finland samarbetade under genomförandet av den delegerade förordningen med kommissionen och andra medlemsstater som en del av forumets verksamhet. När den delegerade förordningen genomfördes samarbetade Finland med kommissionen och andra medlemsstater som en del av arbetsgruppen EA-SERMI Task Force, som tillsatts av Europeiska arbetsorganisationen för ackrediteringsorgan (EA European Accreditation). I gruppen representeras Finland av det nationella ackrediteringsorganet Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringstjänst FINAS.

*Ändring av bilaga III till övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet (kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846)*

Kommissionen inledde den 31 maj 2017 åtgärder för att reformera transporter och rörlighet i Europeiska unionen genom att offentliggöra meddelandet COM(2017) 283 final ”Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla”. EU:s mobilitetspaket för vägtransporter, som det kallas, var en del av helheten ”Europa på väg”, och bestod av sociala bestämmelser och marknadsbestämmelser som gäller vägtransporter. Riksdagen informerades om förslagen i EU:s mobilitetspaket för vägtransporter, inklusive riskklassificeringen av innehavare av person- och godstrafiktillstånd, genom U-skrivelserna U 39/2017 rd, U 40/2017 rd samt U 41/2017 rd. Förordningarna och direktiven i EU:s mobilitetspaket för vägtransporter genomfördes huvudsakligen nationellt genom regeringens proposition RP 194/2021 rd.

Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av bilaga III till övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet publicerades den 31 maj 2024. Förslaget behandlades senast i rådets arbetsgrupp för landtransporter våren 2024. Detaljerna i förslaget har också under 2022–2024 behandlats i kommissionens kommitté för landsvägstransporter.

### 1.2.2 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet, eftersom den nationella reglering som ramförordningen om bilar och släpfordon till dem kräver huvudsakligen ingår i fordonslagen. Dessutom hör lagen om transportservice (320/2017), som måste ändras på grund av ändringarna i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet, till ministeriets förvaltningsområde. De ändringar som föreslås av enbart nationella orsaker gäller likaså fordonslagstiftningen. Innehållsmässigt hör ärendena i propositionen också till justitieministeriets förvaltningsområde (straffregisterlagen och Rättsregistercentralen). Beredningen har beroende på ämnesområde utförts i samarbete med justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Rättsregistercentralen och ackrediteringstjänsten FINAS. Dessutom har AKL-Sertifiointi Oy (ackrediterat organ för bedömning av överensstämmelse) hörts i bakgrundsfrågor.

Utkastet till proposition var föremål för öppen remissbehandling på webbplatsen Utlåtande.fi den 2 oktober–13 november 2024. Yttranden begärdes av flera ministerier och myndigheter och av landskapet Åland samt av intresseorganisationer inom bil- och transportbranschen, handeln och avtalsbrandkårerna. Sammanlagt 17 yttranden lämnades in, och det har gjorts ett

sammandrag av dem. Beredningshandlingarna finns på finska på adressen <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM004:00/2024>.

### 1.2.3 Tillämpning i landskapet Åland

Viktiga punkter med tanke på den här propositionen är 18 § 21 och 22 punkterna i självstyrelselagen för Åland (1144/1991), som gäller vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken samt näringsverksamhet. Propositionen gäller vägtrafik, som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

Bestämmelsen om vägtrafik har ansetts omfatta idkande av tillståndspliktig yrkestrafik på Åland. Landskapsregeringen beviljar således tillstånd för idkande av gods- och persontrafik på Åland. Statens ämbetsverk på Åland beviljar gemenskapstillstånd för gods- och persontrafik med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) Nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, nedan EU:s förordning om trafikidkare, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik och förordning (EG) Nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordningen om körtider, eftersom tillstånden i fråga är internationella och därmed hör till rikets behörighet. Enligt artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare ansvarar den behöriga myndigheten i medlemsstaten för att ett företag betraktas som riskföretag.

## 2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

### 2.1 Ändring av bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem (den delegerade förordningen (EU) 2021/1244)

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem har tillämpats sedan 2020. I artikel 61.2 i förordningen förutsätts fordonstillverkarna göra uppgifterna i systemen för omborrdiagnos (ODB-informationen) samt information om reparation och underhåll av fordon tillgänglig på sina webbplatser. Före de preciseringar som gjordes genom kommissionens delegerade förordning fanns det emellertid inte några harmoniserade kriterier för hur informationen ska göras tillgänglig. Aktörer som arbetar med reparation och underhåll av fordon oberoende av tillverkarna var därför tvungna att anpassa sig till otaliga olika webbtjänster och termer. I och med att webbplatserna och terminologin harmoniserades genom kommissionens delegerade förordning minskades belastningen på oberoende aktörer. Genom den delegerade förordningen ändrades bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem så att där hänvisas till kraven i del 1–5 i standard EN ISO 18541–2014, som fastställer de tekniska kraven och de tekniska specifikationerna för informationsutbytet mellan tillverkare och oberoende aktörer. OBD-informationen är emellertid tillgänglig utan godkännande eller tillstånd om den inte innehåller säkerhetsrelaterad fordonsinformation.

Enligt artikel 61.1 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska tillverkarna tillhandahålla ett standardiserat och skyddat system för distansförbindelse som gör det möjligt för oberoende verkstäder att utföra åtgärder som förutsätter tillgång till fordonets säkerhetssystem. Eftersom informationen i fordonets OBD-system och information om reparation och underhåll av fordonet innehåller uppgifter som är viktiga med tanke på säkerställande av fordonets säkerhet och utsläppsnivåer får viss säkerhetsrelaterad fordonsinformation i fortsättningen endast göras tillgängliga för sådana oberoende aktörer eller deras anställda som uppfyller de krav som anges genom tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och som ett ackrediterat organ för bedömning av

överensstämmelse godkänner. Med andra ord ska fordonstillverkarna ge tillgång till informationen endast till oberoende aktörer som fått godkännande och till deras anställda som fått tillstånd i enlighet med ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Ett viktigt syfte med den delegerade förordningen är således att möjliggöra verksamhetsförutsättningarna för underhålls- och reparationsaktörer som är oberoende av fordonstillverkarna genom ett gransknings och tillståndsförfarande som utförs av ett ackrediterat övervakningsorgan.

Med oberoende aktör avses enligt artikel 3.45 i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem en fysisk eller juridisk person, annan än auktoriserad återförsäljare eller verkstad, som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av fordon, samt inbegripet verkstäder, tillverkare eller återförsäljare av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, och även utgivare av teknisk information, bilklubbar, vägassistansaktörer, aktörer som erbjuder inspektions- och provningstjänster, aktörer som erbjuder utbildning för installatörer och tillverkare av och verkstäder för utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen; det inbegriper även auktoriserade verkstäder, återförsäljare och distributörer inom en särskild fordonstillverkarens distributionssystem, i den mån de tillhandahåller reparations- och underhållstjänster för fordon med avseende på vilka de inte ingår i fordonstillverkarens distributionssystem.

Den delegerade förordningen definierar säkerhetsrelaterad RMI-information som den information, den programvara och de funktioner och tjänster som krävs för att reparera och underhålla de anordningar som tillverkaren inkluderar i ett fordon för att förhindra att fordonet blir stulet eller körs iväg och för att göra det möjligt att spåra och hitta fordonet. Det är motiverat att begränsa tillgången till säkerhetsrelaterad information, men enligt kommissionen ska det system som regleras genom den delegerade förordningen förbättra situationen i fråga om förfarandena och de administrativa arrangemangen.

Förfarandet garanterar att oberoende aktörer får tillgång till fordonstillverkarens webbplats som innehåller säkerhetsrelaterad RMI-information och säkerställer att endast oberoende aktörer som uppfyller kriterierna får tillgång till informationen. Förfarandet kan i huvuddrag beskrivas enligt följande:

En oberoende aktör anhåller om godkännande för sig själv och tillstånd för sina anställda av ett organ för bedömning av överensstämmelse (CAB), som ansvarar för godkännandet av oberoende aktörer och deras anställda. Bedömningsorganen är organ i vart och ett av medlemsstaterna, privata aktörer som ackrediteras av ett nationellt ackrediteringsorgan (NAB), som är ett organ som i varje medlemsstat utnämns nationellt i enlighet med förordningen om marknadskontroll och ackreditering (EG) 765/2008. Endast ett ackrediterat bedömningsorgan kan utfärda intyg över godkännande, med vilka påvisas att en oberoende aktör har godkänts, och intyg över tillstånd, med vilka påvisas att en oberoende aktörs anställda har tillstånd att få tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information.

Bedömningsorganet granskar de uppgifter som den oberoende aktören har lämnat i sin ansökan genom dokumentgranskning och inspektioner på plats. Den oberoende aktören ska skriva under en försäkran om att aktören bedriver laglig affärsrörelse. Den oberoende aktören kan godkännas först efter att organet för bedömning av överensstämmelse har granskat att försäkran är undertecknad och bedömt om den oberoende aktören och dess enskilda anställda som ansöker om tillstånd uppfyller kraven.

Bedömningsorganet ger granskningsintyget till den oberoende aktören om aktören uppfyller kraven. Enskilda anställda hos den oberoende aktören kan beviljas tillstånd först efter att organet för bedömning av överensstämmelse med kraven har gjort sin granskning. Bedömningsorganet



ska granska de dokument som har lämnats till den och utreda om den anställda hos den oberoende aktören redan tidigare har gjort en ansökan om tillstånd som bedömningsorganet i fråga eller något annat bedömningsorgan som verkar på unionsnivå har avslagit.

Efter detta skickar bedömningsorganet alla behövliga uppgifter till säkerhetscentret. Med säkerhetscenter avses en godkänd aktör som förvaltar och administrerar en tillståndsdatabas samt förmedlar uppgifter om tillstånd mellan oberoende aktörer och tillverkare. Centret skapar ett digitalt certifikat och ett certifikatverktyg och återförmedlar dem till bedömningsorganet. Bedömningsorganet ska sedan leverera dem till den oberoende aktörens anställda. Bedömningsorganet levererar också en personlig PIN-kod i anslutning till det digitala certifikatet till de berörda anställda hos den oberoende aktören så att de kan använda tillverkarens webbplats. Tillståndet är giltigt i 60 månader och under den tiden ska bedömningsorganet utöva tillsyn för att försäkra sig om att villkoren uppfylls. Vid behov kan tillståndet återkallas, varvid tillgången till tillverkarens RMI-information förhindras.

Med tanke på denna regeringsproposition gäller det viktigaste kriteriet i EU-rättsakten avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret, och det ingår i punkterna 4.3.3 och 4.3.4 i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. I dessa punkter föreskrivs det om de kriterier som bedömningsorganet följer vid SERMI-förfarandet.

De kriterier som bedömningsorganet tillämpar vid godkännande av en oberoende aktör (ett företag) är:

- a) den oberoende aktörens dokumenterade ägande och den verkställande direktörens namn
- b) den förteckning över anställda som ska beviljas tillstånd som lämnats in av den oberoende aktören
- c) information om de anställdas ansvar och funktion som avses i led a
- d) om den oberoende aktören har en ansvarsförsäkring med ett försäkringsbelopp på minst en miljon euro för kroppsskador och 0,5 miljoner euro för skador på egendom
- e) om den oberoende aktörens godkännande har återkallats på grund av missbruk
- f) om den oberoende aktören har lagt fram bevis på verksamhet i fordonsindustrin
- g) om den försäkran som intygar att den oberoende aktören bedriver laglig affärsverksamhet enligt punkt 6.3 har undertecknats av den oberoende aktören och, vid en inspektion på plats, huruvida den oberoende aktören bedriver laglig affärsverksamhet
- h) om den oberoende aktören eller dess anställda saknar anmärkningar i belastningsregistret
- i) om det finns en försäkran undertecknad av den oberoende aktörens rättsliga företrädare om att överensstämelse med de förfarandekrav som fastställs i punkt 4.3.4 är säkerställda för all verksamhet som rör fordonssäkerhet.

De kriterier som bedömningsorganet tillämpar vid beviljande av tillstånd till anställda hos en oberoende aktör (person) är på motsvarande sätt:

- a) att den anställda i fråga inte har haft ett tidigare tillstånd som återkallats på grund av missbruk
- b) att den anställda saknar anmärkningar i belastningsregistret
- c) att det finns ett anställningsavtal mellan den anställda i fråga och en godkänd oberoende aktör
- d) att den anställda i fråga har ett giltigt landsspecifikt id-kort eller motsvarande handling.

I de ovanstående kriterierna är det fråga om direkt tillämplig EU-reglering. Det är inte möjligt att lagstifta nationellt om godkännande och tillstånd på ett sätt som avviker från ramförordningen om bilar och släpfordon till dem eller som överlappar med bestämmelserna i ramförordningen. Förordningen medger emellertid nationellt handlingsutrymme till den del det är fråga om ett mer detaljerat förfarande enligt vilket organet för bedömning av överensstämmelse inspekterar förutsättningarna för godkännande och beviljande av tillstånd. I förordningen ingår endast vissa krav på förfarandet för organen för bedömning av överensstämmelse. Dessa är exempelvis kravet i punkt 4.3.1 a i bilaga X organen för bedömning av överensstämmelse ska spara de uppgifter som lämnats in för godkännande av en oberoende aktör och kravet i led i att organen för bedömning av överensstämmelse ska föra säkra register över godkännande- och tillståndsinspektioner i fem år. Däremot innehåller förordningen inte närmare bestämmelser om kravet på inspektion av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret. Förordningen lämnar alltså nationellt handlingsutrymme gällande hur avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret kontrolleras och hur ett straffregisterutdrag för detta ändamål erhålls i de olika medlemsstaterna.

## **2.2 Ändring av bilaga III till övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet (kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846)**

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 infördes nya bestämmelser när det gäller överträdelser som medför risk för svåra skador eller dödsfall eller för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden. Detta ledde till ett behov av att ändra bilaga III i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet så att dessa nya överträdelser är inkluderade. I kategorin för de allra allvarligaste överträdelserna har som en av värderingsgrunderna för att betraktas som ett företag med högre risk införts överträdelser av relevanta bestämmelser enligt förordningen om körtid och förordningen om färdskrivare på ett sätt som orsakar betydande risk för svåra skador eller dödsfall. Som grund för kategorisering som företag med högre risk har i bilaga III lagts till nya bestämmelser enligt förordning (EU) 2020/1054 i anslutning till artiklarna 8.6 b, 8 och 8 a i förordningen om körtid, artikel 34.5 b v samt artikel 34.6 och 34.7 i förordningen om färdskrivare. I vissa punkter i tabellen som påverkar riskvärderingen har dessutom lagts till en kategori för mindre överträdelse (MI = minor infringement), som utvidgar överträdelsekategorierna för riskvärdering av företag.

I fråga om inspektioner som gäller företag med högre risk anges i artikel 12.1 i EU:s förordning om trafikidkare att medlemsstaterna ska genomföra kontroller inriktade på företag med högre risk. Enligt artikel 9.1 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet kategoriserar riskvärderingssystemet företagen utifrån det relativa antal överträdelser av förordningen om körtid eller förordningen om färdskrivare eller nationella bestämmelser genom vilka Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG införlivas i den nationella lagstiftningen som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är. Enligt artikel 9.3 i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet anges överträdelser av förordningen om körtid och förordningen om

färdskrivare och hur allvarliga överträdelserna är i bilaga III till direktivet i fråga. Enligt led a i artikel 6.2 i EU:s förordning om trafikidkare kan överträdelser som förtecknas i bilaga III leda till förlust av gott anseende.

### **3 Nuläge och bedömning av nuläget**

#### **3.1 Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret**

Den delegerade förordningen, genom vilken ett förfarande för godkännande och beviljande av tillstånd för oberoende aktörer och deras anställda fogades till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem trädde i kraft den 30 juli 2023. Genomförandet har fördröjts i flera medlemsstater. Den största utmaningen har varit att inrätta ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse, eftersom det sist och slutligen är fråga om privata företag. De har inte kunnat inleda verksamheten inom den tidsplan som kommissionen hade uppskattat. Kommissionen har därför ansett att medlemsstaterna kan börja tillämpa förordningen flexibelt, efter hand som minst ett organ för bedömning av överensstämmelse har ackrediterats i staten. För närvarande (1/2025) har 12 medlemsstater meddelat SERMI-forumet att de infört förfarandet.

I Finland har kriterierna i den delegerade förordningen huvudsakligen tillämpats sedan ingången av 2024, då det första ackrediterade organet för bedömning av överensstämmelse inledde sin verksamhet. En viktig utmaning i det nationella genomförandet i Finland har emellertid visat sig vara det ovan beskrivna kravet att verifiera tillförlitligheten hos oberoende aktörer och deras anställda genom avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret, det vill säga i praktiken med stöd av straffregisteruppgifter. I Finland är uppgifterna i straffregistret sekretessbelagda enligt straffregisterlagen (770/1993) och får enligt 3 § lämnas ut så som och med det användningsändamål som anges i den lagen.

Det nationella ackrediteringsorganet i Finland är ackrediteringstjänsten FINAS (2 a § i lagen om Säkerhets- och kemikalieverket 1261/2010). FINAS ackrediterade den 29 augusti 2023 Finlands första och tills vidare enda organ för bedömning av överensstämmelse AKL-Sertifiointi Oy. Efter det meddelade FINAS SERMI-forumet att Finland har ett ackrediterat organ för överensstämmelse. SERMI-forumet beslöt att man i Finland ska tillämpa kriterierna i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem från och med den 1 februari 2024, då AKL-Sertifiointi Oy hunnit bevilja de behövliga godkännandena och tillstånden för oberoende aktörer som är verksamma i Finland och för deras anställda. Det bör noteras att det senare kan finnas flera organ för bedömning av överensstämmelse utöver AKL-Sertifiointi Oy. Enligt förhandsuppgifterna är det också möjligt att kommissionen föreslår en möjlighet till gränsöverskridande verksamhet för bedömningsorgan, varvid ett bedömningsorgan i en annan medlemsstat (en EU-/EES-stat) kan godkänna aktörer och bevilja tillstånd för deras anställda i en annan medlemsstat. Tills vidare kan emellertid endast företag som är verksamma i medlemsstaten vara bedömningsorgan i landet i fråga.

Ackrediteringstjänsten FINAS bevakar i regel kompetensen hos organet för bedömning av överensstämmelse genom utvärderingar som utförs årligen. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska i enlighet med villkoren i ackrediteringsbeslutet utan dröjsmål informera ackrediteringstjänsten FINAS om alla väsentliga förändringar. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska också rapportera till SERMI-forumet om sin verksamhet.

AKL-Sertifiointi Oy har publicerat anvisningar för ansökan om godkännande för företag och skapat en elektronisk ansökan i en datasäker e-tjänstportal på sin webbplats. En företrädare för företaget ska mata in de uppgifter som behövs för bedömning av överensstämelsen.

I samband med ansökan ska företaget till AKL-Sertifiointi Oy lämna de uppgifter som krävs för att AKL-Sertifiointi Oy ska kunna konstatera att kriterierna i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem uppfylls. Ett verifikat över aktörens, det vill säga företagets, avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret ska också lämnas in. Dessutom ska till ansökan bifogas en förteckning över företagets anställda för vilka tillstånd söks. Företaget ska likaså visa verifikat på att varje anställd som det ansöker om tillstånd för saknar anmärkningar i belastningsregistret och har ett gällande arbetsavtal med det ansökande företaget. Man går till väga på motsvarande sätt om tillstånd söks för en anställd först efter att aktören själv, det vill säga arbetsgivarföretaget, har fått godkännande.

Aktören och dess anställda ska lämna in verifikat på avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret när godkännandeperioden på fem år löper ut om företaget ansöker om fortsatt godkännande. Då konstateras avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret för alla de anställda som står i anställningsförhållande till företaget och för vilka tillstånd behövs, oavsett när den anställda ursprungligen har fått tillstånd. Behovet av straffregisterutdrag uppkommer alltså inte jämnt med fem års mellanrum. Noteras bör också att enligt förordningen kan aktörens och en anställds avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret kontrolleras i samband med tillsyn under en pågående femårig godkännande- eller tillståndperiod.

I Finland finns uppskattningsvis cirka 3 500 enskilda verkstadsföretag som är oberoende av fordonstillverkare. I februari–juni 2024 hade AKL-Sertifiointi Oy beviljat godkännande för 67 företag och något fler företag hade ansökan under behandling. Det är svårt att uppskatta hur antalet ansökningar kommer att utvecklas. Godkännandet är inte obligatoriskt för oberoende aktörer, men utan godkännande är det inte i fortsättningen möjligt att utföra många säkerhetsrelaterade eller säkerhetspåverkande underhålls- och reparationsåtgärder. Utvecklingen av antalet ansökningar påverkas exempelvis av i vilken mån fordonstillverkarna i fortsättningen förutsätter godkännande i fråga om information och anvisningar i anslutning till fordonstekniken. Det finns skillnader mellan fordonstillverkarna i fråga om i hur stor utsträckning de förutsätter godkännande enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Det är svårt att uppskatta antalet anställda som ansöker om tillstånd, det vill säga antalet privatpersoner, eftersom det inte finns någon statistik över antalet. För närvarande (uppskattning i juni 2024) har varje aktör som ansökt om godkännande i medeltal haft mer än tre personer som ansökt om tillstånd. AKL-Sertifiointi Oy har beviljat över 200 personer tillstånd mellan februari och juni 2024 och man kan anta att de ansökningar som är under behandling leder till något fler tillstånd. Som helhet torde antalet personer som ansöker om tillstånd under det första året 2024 vara cirka 500.

I Finland innehåller flera lagar motsvarande reglering, enligt vilken en person ska visa ett straffregisterutdrag gällande sig själv till exempel innan en anställning eller en praktikperiod som ingår i studierna inleds. Enligt 3 § i straffregisterlagen ska utlämnande av uppgifter ur straffregistret regleras i straffregisterlagen. I 6 § i straffregisterlagen finns bestämmelser om situationer där en person begär ett straffregisterutdrag om sig själv för att visa det exempelvis för en arbetsgivare, i anslutning till studierna eller för en myndighet i en annan stat för adoption. I 6 a § i samma lag finns bestämmelser om utlämnande av uppgifter ur straffregistret för frivilligverksamhet bland barn och i 6 b § bestämmelser om utlämnande av uppgifter i anslutning till offentlig upphandling. I de två sistnämnda situationerna samtycker personen till att den som

ordnar frivilligverksamheten eller företaget i anslutning till offentlig upphandling begär ett straffregisterutdrag om personen. Uppgifter ur straffregistret lämnas också ut till olika myndigheter och bestämmelser om grunderna för detta finns i 4 och 4 a § i straffregisterlagen.

På grund av att utlämnande av uppgifter ur straffregistret ska regleras i lag kan Rättsregistercentralen som är personuppgiftsansvarig inte för närvarande lämna ut personers straffregisterutdrag till företag eller till deras anställda själva för godkännande eller beviljande av tillstånd. Bestämmelser om utlämnande av en juridisk persons så kallade samfundsbotutdrag finns däremot i 6 § 9 mom. i straffregisterlagen, enligt vilket den som har rätt att teckna en juridisk persons namn har rätt att på begäran få ett straffregisterutdrag som gäller den juridiska personen. I bestämmelsen specificeras inte för vilka användningsändamål utdraget kan begäras, så Rättsregistercentralen kräver inte att användningsändamålet anges när de här utdragen begärs. Man ska ändå beakta att samfundsbotsutdraget är en sekretessbelagd handling, varför det bör föreskrivas särskilt om att utdraget förutsätts vid förfarande enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

En av SERMI-forumets uppgifter är att administrera och samordna tolkningsreglerna samt bistå kommissionen vid genomförandet av förordningen. Forumet publicerar regelbundet ett dokument (<https://www.vehiclesermi.eu/>) som innehåller en sammanställning av detaljerade tolkningar som de olika medlemsstaterna gjort. För att finländska aktörer inte ska orsakas praktiska utmaningar av att Rättsregistercentralen ännu inte kan lämna ut uppgifter ur straffregistret för beviljande av godkännande och tillstånd enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, meddelade Finland SERMI-forumet om en temporär tolkning gällande kravet i fråga om straffregistret. Enligt tolkningen kan kravet i nuläget konstateras på basis av aktörens egen försäkran, eftersom straffregisterlagen inte tillåter utlämnande av uppgifter ur straffregistret ens till personen själv annat än i särskilt i lag angivna situationer. Samtidigt meddelades att Finland bereder de lagstiftningsändringar som behövs för att avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret ska kunna konstateras tillförlitligt med straffregisterutdrag. SERMI-forumet godkände Finlands tolkning den 22 december 2023. Tolkningen behövs, för att inte arbetsuppgifter som kräver godkännande av en aktör eller tillstånd för en anställd ska förhindras för oberoende aktörers del. I praktiken är ändå ett tillförlitligt intyg i Finland ett av Straffregistercentralen utfärdat straffregisterutdrag för en enskild person och ett samfundsbotsutdrag för en juridisk person och det förfarande som grundar sig på aktörens försäkran är avsett att vara temporärt.

För närvarande behandlas inte förfarandet enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem specifikt i vare sig straffregisterlagen, fordonslagen eller någon annan nationell lag i anslutning till oberoende verkstads- och underhållsaktörers tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon. Detta regleras i EU-förordningen. Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ur straffregistret har inte och kan inte regleras i EU-förordningen, utan detta bör regleras nationellt i straffregisterlagen. Därför är det viktigt att nationellt föreskriva om kravet på att i förfarandet försäkra sig om att aktörerna och personerna saknar anmärkningar i belastningsregistret. För att denna kontroll ska kunna utföras utifrån uppgifterna i straffregistret behövs nationell reglering om kravet på straffregisterutdrag för en enskild person och samfundsbotsutdrag för en juridisk person samt om utlämnande av straffregisterutdrag till personen själv för detta ändamål. På de grunder som anges ovan och för att Finlands nationella lagstiftning ska vara i samklang med EU-lagstiftningen behöver frågan regleras på lagnivå. Detta nationella regleringsbehov har uppdragats först nu när det har blivit aktuellt att ansöka om godkännande och tillstånd.

### 3.2 Enskilt godkännande och besiktning av fordon

En förutsättning för beviljande av besiktningskoncession är den sökandes, det vill säga besiktningföretagets, tillförlitlighet. Kravet på tillförlitlighet gäller företagets ägare och andra personer med bestämmande inflytande, såsom verkställande direktören, styrelsemedlemmarna och ersättarna. Också besiktarna ska vara tillförlitliga. Bestämmelser om bedömning av tillförlitlighet finns i fråga om den som söker besiktningskoncession i 9 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet (957/2013) och i fråga om besiktarna i 15 § i samma lag. Enligt 9 § 2 mom. 2 punkten i lagen betraktas en person inte som tillförlitlig om han eller hon under de fem senaste åren har dömts till straff för allvarlig överträdelse av bestämmelserna om besiktning, registrering eller beskattning av fordon eller bestämmelserna om bokföring eller ekonomiförvaltning. Enligt motiveringen till bestämmelsen beaktas vid bedömningen både bötes- och fängelsestraff. Enligt 2 mom. 3 punkten betraktas en person inte som tillförlitlig om han eller hon upprepade gånger har dömts till bötesstraff för brott som anses visa att personen i fråga är uppenbart olämplig att bedriva besiktningens verksamhet eller att utföra besiktningens uppgifter. Sådana brott är till exempel trafikbrott. Motsvarande bestämmelser gällande besiktare finns i 15 § 2 mom. 2 och 4 punkten i den lagen. Transport- och kommunikationsverket ska granska tillförlitligheten hos dem som ansöker om besiktningskoncession och besiktarna. För granskningen behövs utöver Straffregistercentralens uppgifter ur straffregistret också uppgifter ur bötesregistret.

Enligt 11 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) tillämpas på bedömningen av tillförlitligheten hos beviljare av enskilt godkännande (företag) det som i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet föreskrivs om bedömning av tillförlitligheten hos den som söker koncession för fordonsbesiktning. Enligt paragrafens 2 mom. tillämpas på tillförlitligheten hos utförare av enskilt godkännande och på bedömningen av den det som i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet föreskrivs om besiktarnas tillförlitlighet.

Enligt 50 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter (672/2002) får Rättsregistercentralen utan hinder av sekretessen på begäran lämna ut uppgifter ur straffregistret till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter regleras särskilt genom lag.

Enligt 48 § i lagen om fordonsbesiktningens verksamhet har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter ur straffregistret och trafik- och transportregistret som behövs bland annat vid kontroll av tillförlitligheten hos dem som söker besiktningskoncession och besiktarna.

Enligt 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon har Transport- och kommunikationsverket trots vad som föreskrivs om hemlighållande av uppgifter rätt att få den information ur straffregistret som är nödvändig för skötseln av verkets uppgifter för utredning av att de krav på tillförlitlighet som föreskrivs för beviljande av enskilda godkännanden är uppfyllda och för tillsynen.

Ingendera av lagarna tar upp rätten att få uppgifter ur bötesregistret. Därför får Transport- och kommunikationsverket inte uppgifter ur bötesregistret av Rättsregistercentralen. I nuläget granskar Transport- och kommunikationsverket bötesuppgifter som gäller trafikbrott i trafik- och transportregistret (POLLI-systemet, som hör till ATJ:s förarsystem, och där polisen lagrar uppgifter om böter och körförbud som påförts för trafikbrott). Uppgifter om andra brott, såsom bötesstraff för överträdelse av bestämmelserna om besiktning, registrering eller beskattning av fordon eller bestämmelserna om bokföring eller ekonomiförvaltning, får Transport- och kommunikationsverket i nuläget inte alls.

Utlämnandet av uppgifter ur bötesregistret kräver en uttrycklig bestämmelse om utlämnande och av bestämmelsen ska rätten att få uppgifter uttryckligen ur bötesregistret framgå tillräckligt tydligt. I bestämmelsen ska den som har rätt till uppgifterna, de uppgifter som lämnas ut och ändamålet med uppgifterna specificeras. Vid besiktningsverksamhet och enskilt godkännande behöver aktörernas tillförlitlighet säkerställas. För att säkerställa tillförlitligheten måste Transport- och kommunikationsverket vid bedömningen utöver uppgifterna i straffregistret kunna använda också uppgifterna i bötesregistret. Uppgifterna ska kunna fås med hjälp av ett tekniskt gränssnitt. Transport- och kommunikationsverket ska årligen granska tillförlitligheten hos cirka 200 personer i anslutning till besiktning eller enskilt godkännande.

### **3.3 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag**

Enligt 3 § 3 mom. i statsrådets förordning om övervakning av den sociala lagstiftningen om vägtransporter och om arbetsfördelningen mellan myndigheterna svarar Transport- och kommunikationsverket för riskvärderingssystemet för företag och för meddelande av de uppgifter i fråga om riskvärderingen som behövs för övervakningen. Enligt 5 § i lagen om transportservice beviljar Transport- och kommunikationsverket persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd till en fysisk person och en juridisk person, varvid även bedömningen av gott anseende görs av Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag finns i 13 § i lagen om transportservice och bestämmelser om gott anseende i 8 och 9 § i samma lag. I paragraferna anges de EU-rättsakter enligt vilka tillståndshavaren ska betraktas som ett riskföretag samt hur en fysisk persons och en juridisk persons goda anseende i person- och godstrafik ska bedömas. Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 ändrar bilaga III i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet, vilket medför behov av att ändra 13 § samt 8 och 9 § i lagen. Ändringarna behövs för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna riskvärdera och bedöma innehavare av person- och godstrafiktillstånd på det sätt som EU-regleringen förutsätter.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

#### **4.1.1 Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret**

I propositionen föreslås att i straffregisterlagen införs bestämmelser om de behövliga grunderna för utlämnande av uppgifter ur straffregistret och för erhållande av straffregisterutdrag för godkännande av en oberoende aktör och beviljande av tillstånd för aktörens anställda som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. En fysisk person ska i fortsättningen ha rätt att få ett straffregisterutdrag om sig själv för det här ändamålet.

Det föreslås att de i fordonslagen läggs till behövliga bestämmelser om hur den avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret som förutsätts i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska konstateras. Med avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret avses ett sådant utdrag gällande en fysisk eller juridisk person som visar att personen inte har anteckningar i belastningsregistret. I fordonslagen föreslås också bestämmelser om förfarandet för kontroll av straffregistret till den del ramförordningen om bilar och släpfordon till dem möjliggör nationell reglering. Straffregisterutdraget ska inte behandlas i ansöknings- eller tillsynsprocessen i annat fall än när där saknas anmärkningar på det sätt som förordningen förutsätter. Om ett utdrag där anmärkningar saknas inte kan lämnas in, uppfylls förutsättningarna för godkännande och

beviljande av tillstånd i princip inte. Utdraget ska enligt förslaget kunna fås vid behov, eftersom avsaknaden av anmärkningar i belastningsregistret kontrolleras regelbundet i enlighet med bestämmelserna i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Förslagen följer av de bestämmelser i kommissionens delegerade förordning som förutsätter komplettering, och de läggs inte fram enbart av nationella skäl.

#### 4.1.2 Enskilt godkännande och besiktning av fordon

Det föreslås att 48 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ändras så att i paragraferna läggs till rätt för Transport- och kommunikationsverket att få uppgifter ur bötesregistret för bedömning av en aktörs tillförlitlighet. Det är skäl att göra ändringen så att uppgifter ur bötesregistret kan lämnas ut med hjälp av ett tekniskt gränssnitt.

#### 4.1.3 Beträktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag

Det föreslås att 8 och 9 § i lagen om transportservice ändras så att äventyrande av en fysisk persons och en juridisk persons goda anseende utöver de övriga kraven i paragrafen också grundar sig på dom eller påföljd som utdömts under de senaste två åren för de allvarligaste överträdelserna av Europeiska unionens regler som avses i bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller av de allvarliga överträdelser som avses i förteckningen i kommissionens förordning (EU) 2016/403 eller av de allvarliga överträdelser som avses i förteckningen i kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846.

Dessutom föreslås det att 13 § i lagen om transportservice ändras så att den motsvarar de nya kraven om riskvärdering av företag i kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846, som ändrade bilaga III i övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet. I den föreslagna paragrafen hänvisas det till EU:s förordning om trafikidkare, kommissionens förordning (EU) 2016/403, kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 samt till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695. EU-regleringen i fråga är teknisk och detaljerad till sin natur och inriktad på innehavare av person- och godstrafiktillstånd och på myndighetsverksamhet.

## 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

### 4.2.1 Samhälleliga konsekvenser

*Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret*

Den huvudsakliga effekten är att den process för godkännande och beviljande av tillstånd som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem är säkrare och mer heltäckande garanterar att aktörer med brottslig bakgrund inte kommer åt säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon och annan information som gäller fordons säkerhetsfaktorer. Efter ändringen följer dessutom processen för godkännande och beviljande av tillstånd i Finland exaktare kraven i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, vilket bland annat ökar fordonstillverkarnas förtroende för oberoende underhålls- och reparationsaktörer.

*Enskilt godkännande och besiktning av fordon*



Kontroll av uppgifterna i bötesregistret med hjälp av ett tekniskt gränssnitt i samband med bedömning av en aktör som ansöker om besiktningsskoncession och avtal om enskilt godkännande effektiviserar de administrativa processerna. Transport- och kommunikationsverket kan då genomföra sina processer för kontroll av bötesregistret på motsvarande sätt som man går till väga i fråga om straffregistret, det vill säga genom att utnyttja ett tekniskt gränssnitt. En smidigare behandling av tillståndsansökan förkortar handläggningstiden för den som ansöker om tillstånd. Transport- och kommunikationsverket får också bättre förutsättningar att sköta sina lagstadgade uppgifter när det för bedömning av tillförlitlighet får de uppgifter också ur bötesregistret som behövs vid bedömningen.

#### *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag*

De ändringar som föreslås i 8, 9 och 13 § i lagen om transportservice bedöms inte ha några betydande konsekvenser för företagets verksamhet, eftersom riskvärdering av företag redan görs med stöd av EU:s förordning om trafikidkare och de genomförandeakter som antagits med stöd av förordningen. Trafikidkare med högre riskvärdering utsätts sannolikare för omfattande företagsinspektioner än företag med lägre riskvärdering. I fortsättningen beaktar man vid riskvärderingen närmare vissa överträdelser, som grundar sig på de nya bestämmelserna i förordning (EU) 2020/1054. Bedömningen av gott anseende påverkas i fortsättningen också av överträdelser av det allvarligaste slaget, som innebär risk för svåra skador eller dödsfall.

Den ändring som föreslås i 13 § i lagen om transportservice bedöms i någon mån förbättra den riskbaserade myndighetstillsynen över transportföretag och samtidigt precisera bedömningen av gott anseende, när riskkategorierna i fortsättningen tar hänsyn också till de nya bestämmelserna i förordning 2020/1054, som innefattar risk för svåra skador eller dödsfall samt snedvridning av konkurrensen. Förslaget kan anses förbättra trafiksäkerheten och minska också förekomsten av ekonomisk brottslighet och grå ekonomi.

#### 4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

##### *Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret*

Efter att de nu föreslagna ändringarna har trätt i kraft ska oberoende aktörer och deras anställda som har giltigt godkännande eller tillstånd visa ett sådant belastningsregisterutdrag utan anmärkningar som krävs i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem för ett organ för bedömning av överensstämmelse. Om aktören inte kan visa ett utdrag utan anmärkningar ska bedömningsorganet avsluta processen för godkännande. Då förhindras tillgången till tillverkarnas RMI-information och information som gäller fordons säkerhetsfaktorer för alla anställda hos aktören. Om aktören kan visa ett samfundsbotsutdrag utan anmärkningar har ändringen inga konsekvenser för verksamheten. Förfarandet och konsekvenserna är motsvarande i fråga om tillsynen över tillstånden för enskilda anställda, men ett eventuellt återkallande av tillståndet gäller i sådana fall endast en enda en anställd. Man vet inte på förhand vilka konsekvenser ändringen har för oberoende aktörer eller deras anställda. Detta beror på att uppgifterna i straffregistret är sekretessbelagda och förekomsten eller avsaknaden av anmärkningar i straffregisterutdraget därmed inte kan bedömas på förhand.

För närvarande kostar ett straffregisterutdrag sex euro i Rättsregistercentralens elektroniska tjänst och 12 euro om det beställs på annat sätt. Priset för det utdrag som behövs för godkännande och beviljande av tillstånd som avses i denna proposition preciseras efter att lagen trätt i kraft och justitieministeriet ska utfärda bestämmelser om avgiftens storlek genom förordning. Kostnaden anses vara liten i förhållande till den säkerhetsnytta förfarandet för med

sig och säkerställandet av oberoende aktörers verksamhetsförutsättningar. Serviceavgiften bedöms inte orsaka oberoende aktörer eller deras anställda oskäligen kostnader.

Ändringarna har stor betydelse också med tanke på de ekonomiska verksamhetsförutsättningarna för oberoende service- och reparationsaktörer. Bakgrunden till detta är huvudsakligen ändringarna i EU-regleringen, med stöd av vilka en oberoende aktör av fordonstillverkarna kan få de uppgifter om fordonet som behövs i service- och reparationsverksamheten, men det behövs nationell reglering för att EU:s förfarande för godkännande och beviljande av tillstånd ska fungera i praktiken i Finland. De service- och reparationsaktörer som är oberoende av fordonstillverkarna har en betydande marknadsandel, även om det inte finns någon exakt statistik om detta. Genom förslaget främjas således konkurrensförutsättningarna för de oberoende aktörerna.

#### *Enskilt godkännande och besiktning av fordon*

Propositionen har inga betydande ekonomiska konsekvenser. Det finns redan ett tekniskt gränssnitt mellan Transport- och kommunikationsverket och Rättsregistercentralen, så det uppkommer inga särskilda utvecklingskostnader. För företag som ansöker om besiktningsskoncession eller strävar efter avtal om enskilt godkännande eller för deras anställda orsakas inga kostnader.

#### 4.2.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

##### *Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret*

Rättsregistercentralen ska säkerställa att den har de myndighetstjänster som behövs för utlämnande av straffregisterutdrag för godkännande och beviljande av tillstånd som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Tjänsten kommer i det första skedet att användas av uppskattningsvis 150 aktörer, det vill säga företag, och cirka 500 fysiska personer. Därefter jämnas ansökningsflödet sannolikt ut och volymen minskar. Uppskattningen är förenad med ett stort mått av osäkerhet, eftersom det i detta skede är svårt att uppskatta antalet aktörer som ansöker om godkännande. Noteras bör att om fem år, när godkännandeperioden löper, ut ansöker aktörerna och deras anställda om nytt godkännande och nya tillstånd. Om fem år begärs många straffregisterutdrag inom en kort tid på grund av förnyande av godkännanden och tillstånd. Det är motiverat för Rättsregistercentralen att säkerställa att de här ärendena kan skötas effektivt i de elektroniska tjänsterna, vilket orsakar utvecklingskostnader.

De föreslagna ändringarna förutsätter en ny typ av utdrag i straffregistret. Detta orsakar enligt en preliminär uppskattning en kostnad på cirka 9 000 euro för Rättsregistercentralen. Det är möjligt att genom automatisering minska det arbete som anknyter till Rättsregistercentralens utlämnande av straffregisterutdrag, men i fråga om straffregisterutdrag som kräver prövning är en helt automatiserad process inte möjlig. Den nya typen av straffregisterutdrag införs enligt förslaget också i Rättsregistercentralens elektroniska tjänster, vilket enligt en preliminär bedömning orsakar informationssystemkostnader på 10 000 euro.

Om straffregisterutdrag huvudsakligen begärs elektroniskt är andelen manuellt arbete i anslutning till utlämnande av utdragen mindre vid Rättsregistercentralen. Mängden manuellt arbete påverkas av antalet ansökningar om utdrag och av den prövning som beviljande av utdragen förutsätter. Utöver beviljandet av utdrag ska hänsyn tas till det betydande behovet av rådgivning och vägledning för kunderna när det är fråga om en ny reglering och ett nytt

förfarande. Antalet ansökningar om straffregisterutdrag och de personalresurser ansökningarna kräver måste följas upp.

#### *Enskilt godkännande och besiktning av fordon*

De ändringar som föreslås i lagen om fordonbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon och som gäller utlämnande av uppgifter ur bötesregistret gör det möjligt att få uppgifter ur bötesregistret som behövs för Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade uppgifter, det vill säga för kontroller av aktörers tillförlitlighet och för tillsyn. Utnyttjande av ett tekniskt gränssnitt vid kontrollen av uppgifter i bötesregistret minskar mängden manuellt arbete och effektiviserar administrationen. Den föreslagna ändringen orsakar Rättsregistercentralen en utvecklingskostnad på uppskattningsvis cirka 4 000 euro.

#### *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag*

Transport- och kommunikationsverket administrerar riskvärderingsinformation, riskvärderar företag samt ser till att färdigställd riskvärderingsinformation lämnas till behöriga myndigheter för riskbaserad inriktning av tillsynen i enlighet med de EU-rättsakter som nämns i 13 § i lagen om transportservice. Ändringarna i anslutning till insamlingen av riskvärderingsinformation, förädlingen av informationen och överlåtandet av den till andra behöriga myndigheter orsakar ämbetsverket en del administrativt arbete och informationssystemkostnader.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

#### **5.1.1 Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret**

Som alternativa sätt att kontrollera att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret har man också bedömt ett så kallat nollalternativ, det vill säga att man går till väga enligt nuvarande lagstiftning, att endast straffregisterlagen ändras och att en helt ny lag stiftas. Vid beredningen har man också bedömt hur ett sådant belastningsregister utan anmärkningar som avses i förordningen ska förstås och om anmärkningar i bötesregistret ska beaktas vid bedömningen.

Inom ramen för den nuvarande lagstiftningen kan en aktör inte förutsättas visa ett straffregisterutdrag från Rättsregistercentralen, eftersom aktören inte får ett sådant av Straffregistercentralen. Rättsregistercentralen har meddelat att även om uppgifter ur straffregistret kan användas också vid utredning och bedömning av en persons tillförlitlighet eller personliga lämplighet (1 § 3 mom. i straffregisterlagen) kan uppgifterna inte lämnas ut annat än på det sätt som föreskrivs i straffregisterlagen. Enligt tolkningen av den nuvarande lagstiftningen kan den kontroll av avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret som krävs i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem således endast bygga på aktörens egen försäkran, vilket motsvarar den temporära lösning för uppfyllande av kraven i förordningen som Finland har föreslagit för SERMI-forumet.

Vid beredningen har man också övervägt alternativet att endast göra ändringar i straffregisterlagen. Då måste man bedöma om det förfarande som beskrivs i ramförordningen om bilar och bilsläpvnagnar är tillräckligt. I så fall är det nog att i straffregisterlagen lägga till bestämmelser om en persons rätt att få ett straffregisterutdrag och om grunderna för utlämnande av uppgifter. I praktiken innehåller EU-förordningen emellertid inga bestämmelser om

förfarandet för kontroll av uppgifterna i belastningsregistret. I Finland är straffregisteruppgifterna sekretessbelagda och bestämmelser om förfarandet för kontroll av uppgifterna exempelvis för kontroll av brottslig bakgrund hos personer som arbetar med barn finns i en separat lag (504/2002). Eftersom lagstiftningen måste vara exakt och noggrant avgränsad och i synnerhet för att det är fråga om reglering som direkt ingriper i integriteten och skyddet för personuppgifter är det nödvändigt att reglera också förfarandet på lagnivå.

Vid beredningen övervägdes som tredje alternativ att stifta en helt ny lag om förfarandet för kontroll av uppgifterna i straffregistret för ansökan om och beviljande av godkännande eller tillstånd som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Man stannade ändå för att det är ändamålsenligt att ta in regleringen i fordonslagen, som den i sak är närmast kopplad till med hänsyn till att fordonslagen redan i nuläget kompletterar regleringen i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem.

Med tanke på att lagstiftningen ska vara exakt och för att motstridigheter i tolkningen ska kunna undvikas ska EU-förordningens krav på avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret förstås ordagrant när kompletterande reglering utformas. Alternativt kan man nationellt i lagstiftningen noggrant avgränsat ange alla de brott som anses relevanta vid kontroll av avsaknad av anmärkningar. Regleringen riskerar att bli komplicerad då man måste kunna bedöma vilka brott och överträdelser som är så att säga tillåtna och vilka inte. När allt kommer omkring kan den här tolkningen strida mot ramförordningen om bilar och släpfordon till dem, eftersom det i förordningen inte nämns separat att avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret kan definieras nationellt. Nationella definitioner kan leda till olika tolkningar i olika länder, vilket inte är önskvärt.

Uppgifter i bötesregistret beaktas inte vid bedömningen av avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret, eftersom avsikten är att fokus ska ligga på sådana allvarigare brott för vilka frihetsstraff utdöms. Att bötesregistret utesluts från propositionen motsvarar också en tolkning som är förenlig med ordalydelsen i den delegerade förordningen. Eftersom det är fråga om ett krav som begränsar skyddet för privatliv och personuppgifter ska förordningen tolkas grundlagsvänligt. Det kan inte heller betraktas som ändamålsenligt att exempelvis enskilda, mindre böter hindrar en person från att få tillstånd och därmed från att arbeta i sådana uppgifter där RMI-information om fordon behandlas.

#### 5.1.2 Enskilt godkännande och besiktning av fordon

I syfte att förtydliga rättsläget stannade man vid beredningen för att i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon ta in ett uttryckligt omnämnande av Transport- och kommunikationsverkets rätt att utöver ur straffregistret få uppgifter också ur bötesregistret. Om ändringen inte görs fortsätter det nuvarande förfarandet att gälla. Ämbetsverket kan då inte som en del av sina tillstånds- och tillsynsuppgifter bedöma aktörernas tillförlitlighet så heltäckande som det kan göras med stöd av uppgifterna i bötesregistret och administrationen blir heller inte effektivare.

## 5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

*Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret*

*Sverige*

Sverige tog i oktober 2023 som första medlemsstat i bruk det förfarande som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. I Sverige får en ansvarig person eller en anställd hos en oberoende aktör ett belastningsregisterutdrag antingen som pdf-fil eller på papper och lämnar det till organet för bedömning av överensstämmelse i samband med ansökan. Polismyndigheten i Sverige beviljar belastningsregisterutdraget och utdraget är tillgängligt i e-tjänsten genom granskning av egna uppgifter. Udraget fungerar emellertid inte nödvändigtvis som intyg.

#### *Nederländerna*

I Nederländerna togs SERMI i bruk i april 2024. I Nederländerna visar man med ett intyg över gott anseende (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG) att en anställd hos en oberoende aktör inte har gjort sig skyldig till brott. Den anställda får intyget elektroniskt eller på papper och lämnar det till bedömningsorganet i samband med ansökan. Man kan ansöka om VOG elektroniskt, varvid arbetsgivaren gör ansökan för sin anställda via justitie- och säkerhetsministeriets webbplats. Den anställda får en ansökningskod per e-post från tjänsten och med koden kan den anställda kontrollera uppgifterna i ansökan och betala avgiften. Alternativt kan den anställda ansöka om VOG med en blankett som arbetsgivaren har fyllt i på förhand. Ansökan görs då skriftligt via hemkommunen, som i sin tur begär intyget av justitie- och säkerhetsministeriet.

#### *Danmark*

I Danmark började man i februari 2024 tillämpa kraven enligt det förfarande som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. En anställd hos en oberoende aktör får straffregisterutdraget som pdf-fil eller på papper. Den anställda lämnar utdraget till organet för bedömning av överensstämmelse i samband med ansökan. Alternativt lämnar den anställda sitt straffregisterutdrag till sin arbetsgivare, som vidarebefordrar det till bedömningsorganet. Den danska polismyndigheten beviljar straffregisterutdraget. Udraget överförs till den sökandes digitala postlåda eller skickas som brev.

#### *Norge*

I Norge trädde kraven i kraft i februari 2024. I Norge får en anställd hos en oberoende aktör straffregisterutdraget som pdf-fil eller på papper. Den anställda lämnar straffregisterutdraget till organet för bedömning av överensstämmelse i samband med ansökan. Den norska polismyndigheten beviljar straffregisterutdraget och det överförs i regel till den sökandes digitala postlåda.

#### *Tyskland*

I Tyskland trädde kraven i kraft i februari 2024. En anställd hos en oberoende aktör får straffregisterutdraget på papper. Den anställda lämnar utdraget till bedömningsorganet för att få tillstånd. I Tyskland beviljar förbundsstatens justitiemyndighet straffregisterutdraget.

#### *Spanien*

I Spanien trädde kraven i kraft i februari 2024. En anställd hos en oberoende aktör får straffregisterutdraget elektroniskt eller på papper och lämnar det till bedömningsorganet i samband med sin ansökan. I Spanien beviljar justitieministeriet straffregisterutdraget. Ett utdrag som ansökts elektroniskt kan laddas ned via justitieministeriets e-tjänst.

## *Belgien*

I Belgien infördes kraven i april 2024. Straffregisterutdraget levereras till en anställd hos en oberoende aktör elektroniskt eller på papper. Den anställda lämnar utdraget till organet för bedömning av överensstämmelse i samband med ansökan. I Belgien beviljar justitieministeriet i förbundsstaten (Federale Overheidsdienst Justitie) straffregisterutdraget och utdraget levereras till den sökande elektroniskt eller per brev.

## *Portugal*

I Portugal infördes kraven i april 2024. En anställd hos en oberoende aktör får straffregisterutdraget elektroniskt eller per brev och lämnar det till organet för bedömning av överensstämmelse för att få godkännande och tillstånd. I Portugal beviljar huvudavdelningen för justitieförvaltning vid justitieministeriet (DGAJ) straffregisterutdraget. Om utdraget söks via en e-tjänst kan det kontrolleras där i tre månader efter att det beviljats.

## **6 Remissvar**

### *Kontroll av oberoende aktörers och deras anställdas anmärkningar i belastningsregistret*

I yttrandena gavs understöd åt de förslag som gör det möjligt för oberoende service- och reparationsaktörer och deras anställda att skaffa ett belastningsregisterutdrag för att få det godkännande och tillstånd som EU-regleringen förutsätter. Som motivering framfördes i synnerhet tryggheten av dessa aktörers konkurrensförutsättningar och främjande av säkerheten. I en del av yttrandena lyftes också fram att det föreslagna sättet att utnyttja belastningsregisterutdragen avviker från andra bestämmelser i straffregisterlagen.

Justitieministeriet och dataombudsmannens byrå framförde i sina yttranden iakttagelser om skyddet för personuppgifter, som bör preciseras vid den fortsatta beredningen. I yttrandena uppmanades för det första till precisering av behandlingsgrunden i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen. Propositionen har vid den fortsatta beredningen precisats av denna anledning både i specialmotiveringen och i motiveringen till lagstiftningsordningen. För det andra föreslog justitieministeriet kompletteringar till bedömningen om handlingsutrymmet enligt den allmänna dataskyddsförordningen, och bedömningen har kompletterats i motiveringen till lagstiftningsordningen. Justitieministeriet lyfte också fram att en tydlig bedömning och beskrivning av de skyddsåtgärder som dataskyddsförordningen förutsätter måste inbegripas i motiveringen i propositionen, för att inget ska bli oklart i fråga om de skyddsåtgärder som ska tillämpas på behandlingen. Ytrandet har beaktats genom att motiveringen i propositionen har kompletterats. Dataombudsmannen föreslog att tidsfristen för utplåning av registeruppgifter bör framgå av lagen, vilket vid den fortsatta beredningen har beaktats i en paragraf som föreslås i fordonslagen. I dessa yttranden fördes också fram enskilda observationer i anslutning till förfarandet för kontroll av belastningsregistret, och utifrån dem har motiveringen i propositionen precisats och en paragraf i fordonslagen specificerats så att endast ett belastningsregisterutdrag utan anmärkningar lämnas till organet för bedömning av överensstämmelse.

Rättsregistercentralen poängterar i sitt yttrande bland annat att uppgifter ur straffregistret är sekretessbelagda och att de inte enligt den föreslagna eller gällande regleringen kan lämnas ut till organet för bedömning av överensstämmelse eller till en annan stat. Rättsregistercentralen föreslår att i lagen infogas en bestämmelse, enligt vilken ett belastningsregisterutdrag som ska lämnas till en person själv lämnas bara till den som det gäller. Förslaget har vid den fortsatta beredningen beaktats i den paragraf som föreslås i straffregisterlagen. Rättsregistercentralen

lyfte dessutom fram synpunkter i anslutning till sina uppgifter och tillämpningen av den föreslagna regleringen och dessa har beaktats i motiveringen i propositionen. Rättsregistercentralen anser också att alla kostnader som föranleds av lagstiftningsändringarna inte ska täckas med Rättsregistercentralens nuvarande anslag. Till denna del har det inte gjorts några ändringar i propositionen. I motiveringen bedöms redan de måttliga konsekvenserna för Rättsregistercentralens kostnader och propositionen hänför sig inte till statsbudgeten.

Arbets- och näringsministeriet föreslår att man vid den fortsatta beredningen bedömer förslagets konsekvenser för arbetstagarna och anställningsskyddet och fäster uppmärksamhet vid att insamlingen av personuppgifter vid anställning och under anställningsförhållandet ska behandlas i sådan dialog som avses i samarbetslagen. Dessutom begärde regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland att det vid den fortsatta beredningen säkerställs att det föreslagna sättet att behandla uppgifter ur straffregistret inte står i strid med regleringen om dataskyddet i arbetslivet. I anslutning till detta har motiveringen i propositionen kompletterats vid den fortsatta beredningen.

#### *Enskilt godkännande och besiktning av fordon*

I yttrandena understöddes förslaget om att Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att kontrollera bakgrunden hos besiktningsaktörer och aktörer som beviljar enskilt godkännande inte bara i straffregistret utan också i bötesregistret. Rättsregistercentralen föreslår att ordalydelsen gällande rättigheterna att få uppgifter preciseras så att de täcker också personer om vilka det inte finns uppgifter i bötesregistret. Dessutom för Rättsregistercentralen fram att bestämmelserna bör möjliggöra också utlämnande av annat slag av identifieringsuppgifter om en person än personbeteckningen. Bestämmelserna har precisats till denna del vid den fortsatta beredningen. Justitieministeriet föreslår dessutom en bedömning av om den föreslagna ändringen bör beaktas i bestämmelserna om tystnadsplikt i 49 § i den gällande lagen om fordonsbesiktningsverksamhet. Ytrandet har beaktats genom att i paragrafen i fråga har lagts till sekretessplikt också gällande uppgifter ur bötesregistret.

#### *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag*

De föreslagna ändringarna i lagen om transportservice anses kunna understödjas och främja trafiksäkerheten. Också Finlands Transport och Logistik SKAL rf anser att förslaget motsvarar EU-regleringen, men konstaterar allmänt att tröskeln att inleda förvaltningsförfarande på grund av överträdelse är onödigt låg. Transport- och kommunikationsverket föreslår att förslaget preciseras så att överträdelse som har samband med EU:s förordning om trafikidkare eller övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet är på samma nivå oavsett till vilken del av den administrativa hierarkin vid ett transportföretag den person hör som har orsakat överträdelsen för företaget. För att detta ska kunna beaktas föreslår ämbetsverket att ordet förare skrivs in i paragraferna gällande gott anseende hos både fysiska personer och juridiska personer. Paragraferna i lagen om transportservice har vid den fortsatta beredningen precisats i enlighet med remissvaret.

#### *Avtalsbrandkårernas räddningsbilar*

Utifrån remissvaren beslutade man att stryka förslaget om avtalsbrandkårernas räddningsbilar ur propositionen. I yttrandena understöddes huvudsakligen förslaget om att till räddningsbilar i fortsättningen räknas också bilar med öppet flak i kategori M eller N som är i avtalsbrandkårsers bruk. Avtalsbrandkårernas räddningsbilar av detta slag ska emellertid inte ha varit fria från bilskatt och fordonsskatt som andra räddningsbilar. I yttrandena framfördes olika åsikter om skattefriheten för räddningsbilar. Finansministeriet understöder förslaget om att de här

räddningsbilarna ska uteslutas från gruppen skattefria fordon. Finlands Avtalsbrandkårers Förbund rf motsätter sig i sin tur skatteplikten för bilarna och föreslår att en avtalsbrandkår ska få inneha samma räddningsbilar som andra aktörer inom räddningsväsendet och med samma skattestöd.

Finlands Avtalsbrandkårers Förbund rf föreslår också att definitionen av räddningsbilar förenklas och utvidgas mer än vad som nu föreslås för att avtalsbrandkårens möjligheter att skaffa räddningsbilar ska förbättras. Fordonslagens 30 § bör enligt förbundet ändras så att den gäller alla räddningsfordon utan begränsningar avseende ägar- eller innehavarbasen och antalet platser i manskapsbilar bör ändras. Privata Besiktningsställes Förbund rf föreslår i sin tur att det i propositionen definieras vad som avses med konstruktion med öppet flak i dessa fordonskategorier. Transport- och kommunikationsverket önskar att tillräckligt med tid avsätts för åtgärderna för genomförande av propositionen.

Vid den fortsatta beredningen beslutade man att förslaget om räddningsbilar kräver ytterligare beredning och att det överförs till en proposition som bereds senare. Ärendet hänförs till regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering, enligt vilket avtalsbrandkårens ställning och funktionsförmåga ska tryggas.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Lagen om ändring av fordonslagen**

**203 a §** *Kontroll av anmärkningar i belastningsregistret för oberoende aktörer och deras anställda vid ansökan om godkännande och tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsanordningar.* I lagen föreslås en ny 203 a § som kompletterar regleringen i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem till den del det i förordningen föreskrivs om kravet på oberoende aktörer och deras anställda att ha belastningsregister utan anmärkningar vid ansökan om godkännande och tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsrelaterade RMI-information. Enligt 1 mom. visas att anmärkningar saknas i belastningsregistret, vilket i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem krävs vid godkännande och beviljande av tillstånd, med straffregisterutdrag för en fysisk person eller med samfundsbotsutdrag för en juridisk person. Den avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret som avses i förordningen ska anses ha en bokstavlig betydelse och organet för bedömning av överensstämmelse ska utifrån utdraget kunna konstatera att personen inte har anmärkningar i registret. En fysisk person eller en juridisk person som är föremål för bedömning visar med straffregisterutdrag respektive samfundsbotsutdrag sådan avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret som avses i punkterna 4.3.3 och 4.3.4 i tillägg 3 till bilaga X till förordningen. I momentet hänvisas till den nya 6 c § i straffregisterlagen, där det föreskrivs om hur en fysisk person får ett straffregisterutdrag för detta ändamål och till 6 § 9 mom. i den gällande straffregisterlagen, där det föreskrivs om hur man får ett samfundsbotsutdrag.

I 2 mom. finns bestämmelser om hur en oberoende aktör som ansöker om godkännande eller en anställd som ansöker om tillstånd ska lämna ett belastningsregisterutdrag utan anmärkningar till organet för bedömning av överensstämmelse. Den anställda kan också lämna sitt personliga utdrag till arbetsgivaren, eftersom utdraget utöver för den anställdas personliga tillstånd behövs också för godkännande av aktören. Arbetsgivaren kan lämna in utdragen till organet för bedömning av överensstämmelse på en gång när godkännande och tillstånd söks. Bestämmelsen behövs eftersom det i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem föreskrivs om arbetsgivarens uppgifter och ansvar i förfarandet för tillstånd och godkännande utan att de olika skedena i visandet av belastningsregisterutdrag preciseras. Om detta behövs därför nationell lagstiftning.



I momentet föreslås också bestämmelser om att bedömningsorganet efter att godkännande och tillstånd har beviljats vid behov kan begära att ett utdrag utan anmärkningar visas som en del av tillsynen över godkännande och tillstånd. Bestämmelsen behövs för att EU-lagstiftningens krav ska uppfyllas, eftersom det i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem föreskrivs om tillsyn och om de objekt som ska kontrolleras vid tillsynen. Utdraget visas i sådana situationer inom ramen för den normala handläggningstiden för beställning av utdrag från Rättsregistercentralen. Eftersom godkännande av en aktör är beroende också av att en anställd som fått tillstånd saknar anmärkningar i belastningsregistret, ska också arbetsgivaren kunna be sin anställda lämna ett straffregisterutdrag, om det behövs i tillsynssituationen. I momentet föreslås också bestämmelser om hur länge de utdrag som avses här är giltiga, eftersom bestämmelser om detta inte finns i EU-rättsakten. Nationellt föreskrivs det i flera lagar att utdraget är giltigt i sex månader. Sex månader anses också i det här fallet vara en tillräcklig tid för att slutföra processen för ansökan om godkännande eller tillstånd. Giltighetstiden är förenlig med den icke-bindande anvisning som SERMI-forumet har gett.

Inom EU grundar sig behandlingen av personuppgifter i regel direkt på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). Behandlingen av uppgifter ur straffregistret föreslås grunda sig på artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen (rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige). Eftersom det är fråga om uppgifter ur straffregistret ska också artikel 10 i dataskyddsförordningen tillämpas (behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål samt överträdelser) liksom, enligt hänvisningsbestämmelsen i 7 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen (1050/2018), 6 § 1 mom. 2 punkten i den lagen. En ytterligare grund för behandlingen av uppgifter är den bestämmelse i fordonslagen som nu föreslås.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om att bedömningsorganet och arbetsgivaren inte får behandla andra straffregisterutdrag än sådana där anmärkningar saknas när godkännande eller tillstånd söks eller när det efter beviljandet finns ett behov av att visa att förutsättningarna uppfylls, det vill säga att visa avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret som en del av tillsynen. Om en person som är föremål för godkännande eller tillstånd underlåter att lämna in belastningsregisterutdrag eller om utdraget innehåller anteckningar om brott, uppfylls inte kravet på belastningsregisterutdrag utan anmärkningar. Med behandling avses behandling enligt definitionen i artikel 4.1.2 i dataskyddsförordningen, såsom insamling, lagring och användning av personuppgifter.

Paragrafens 3 mom. är i linje med leden f och g i punkt 4.3.1 i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. I led f föreskrivs det att organen för bedömning av överensstämmelse endast ska samla in och använda de uppgifter som krävs för godkännande- eller tillståndsförfarandet. I underpunkt g föreskrivs det dessutom att organen för bedömning av överensstämmelse ska behandla alla uppgifter som rör oberoende aktörer och anställda hos oberoende aktörer konfidentiellt och se till att endast behöriga anställda har tillgång till sådana uppgifter. Bara ett belastningsregisterutdrag utan anmärkningar är således en uppgift som behövs för detta ändamål. I anslutning till beviljande av godkännande och tillstånd har bedömningsorganet eller arbetsgivaren endast uppgifter om att personen saknar anmärkningar i belastningsregistret. Detta minskar avsevärt de eventuella negativa konsekvenserna för integriteten och skyddet för personuppgifter i fall att uppgifterna i belastningsregisterutdraget hamnar i fel händer eller kommer till utomståendes kännedom. I godkännande- och tillståndprocessen behandlas alltså bara utdrag ur belastningsregister där anmärkningar saknas. Om något annat än ett belastningsregisterutdrag utan anmärkningar av misstag lämnas till organet för bedömning av överensstämmelse får det inte behandlas med stöd

av denna lag. Även om också uppgiften att en person saknar anmärkningar i registret är sekretessbelagd, är avsikten med bestämmelsen att minimera konsekvenserna av en eventuell personuppgiftsincident.

I momentet föreskrivs det också att uppgifter som framgår av utdraget inte får behandlas av andra personer än dem som behöver uppgiften för beviljande av godkännande och tillstånd eller för tillsyn. Motsvarande reglering finns exempelvis i 88 § 4 mom. i lagen om offentlig upphandling och koncession. I fordonslagen är det emellertid inte möjligt att föreskriva till exempel om ett förbud att spara utdraget eller om skyldighet att returnera utdraget till den person som visat det, eftersom uppgifter och handlingar som har dokumenterats om godkännande- och tillståndsförfarandet enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska förvaras i fem år. Förordningen innehåller ändå inte någon uttrycklig omsorgs- eller tystnadsplikt, varför det behövs nationell reglering om detta. Därtill kommer att när det är fråga om uppgifter som med tanke på den registrerade är känsliga, föreslås det i momentet en bestämmelse om att organet för bedömning av överensstämmelse ska utplåna uppgifterna efter att lagringstiden har upphört.

Utöver begränsningarna av användningsområdet för personuppgifter gällande fällande domar i brottmål samt överträdelser tillgodoses de ändamålsenliga åtgärder avseende skydd av den registrerades rättigheter och friheter som förutsätts i artikel 10 i dataskyddsförordningen med de skyddsåtgärder som föreskrivs i 6 § 2 mom. i dataskyddslagen. Också den lagstiftning som nu föreslås utgör i sig en sådan skyddsåtgärd som förutsätts i dataskyddsförordningen. Dessutom föreslås uttryckliga bestämmelser i fordonslagen om utplåning av uppgifterna ur straffregistret. Organen för bedömning av överensstämmelse ska i egenskap av personuppgiftsansvariga i praktiken genomföra ändamålsenliga och tillräckliga skyddsåtgärder i enlighet med 6 § 2 mom. i dataskyddslagen avseende personuppgifter samt tillämpa också övriga skyddsåtgärder som följer av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem samt den nu föreslagna lagen.

## **7.2 Lagen om ändring av straffregisterlagen**

**6 c §.** Det föreslås att en ny 6 c § fogas till lagen. I paragrafen föreskrivs det att en person har rätt att få ett straffregisterutdrag beträffande sig själv för beviljande av godkännande av en oberoende aktör eller tillstånd för en anställd i enlighet med tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Förslaget är kopplat till den föreslagna nya 203 a § i fordonslagen, där det föreskrivs om förfarandet för beviljande av godkännande och tillstånd till den del det behövs kompletterande nationell reglering. Eftersom ramförordningen om bilar och släpfordon till dem förutsätter att belastningsregisterutdrag visas i godkännande- och tillståndsförfarandet och på grund av att uppgifterna i straffregistret är sekretessbelagda bör det i straffregisterlagen tas in en uttrycklig bestämmelse om en persons rätt att få ett utdrag för detta ändamål.

I paragrafen föreskrivs det bara om en fysisk persons rätt att få ett utdrag. Liksom i den gällande 6 § i straffregisterlagen används dock enbart ordet person, eftersom ändamålet är detsamma som i de övriga situationerna enligt 6 §. Utdraget ska lämnas ut bara till en sådan fysisk person som det gäller och som har rätt att begära utdraget. Rättsregistercentralen föreslås alltså inte lämna utdraget till exempel direkt till arbetsgivaren. Den som begär ett utdrag ska meddela Rättsregistercentralen för vilket ändamål utdraget begärs. Enligt 7 § 2 mom. i straffregisterlagen antecknas i utdraget för vilket ändamål det har lämnats ut. Avsikten med bestämmelserna är att bidra till att utdraget inte används för något annat ändamål än det, för vilket det har lämnats ut, och att på det sättet garantera rätten till integritet och skydd för personuppgifter.

I praktiken kan en fysisk person behöva ett utdrag främst om han eller hon bedriver underhålls- och verkstadsverksamhet som näringsidkare. För att få godkännande som oberoende aktör behöver personen då ett utdrag för en fysisk person som idkar näringsverksamhet. Om verksamheten bedrivs av en juridisk person behövs ett utdrag för en juridisk person för att personen ska få godkännande som aktör. Enligt definitionen i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem kan en oberoende aktör nämligen vara en juridisk person eller en fysisk person. En fysisk person behöver ett utdrag om sig själv också när han eller hon är verksam som anställd hos en oberoende aktör och i sitt arbete behöver tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon, det vill säga personligt tillstånd att få tillgång till informationen. En anställd definieras i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem som en person som är anställd hos en godkänd oberoende aktör och som har tillstånd av sitt organ för bedömning av överensstämmelse att få tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information. Förordningen knyter definitionen av anställd också till personer som har ett gällande arbetsavtal. Således är praktikanter, underleverantörer eller andra motsvarande, som inte står i arbetsavtalsförhållande till aktören, inte sådana anställda som avses här. Med en anställd ska i praktiken ändå i detta sammanhang jämföras en sådan företagare som förvärvsarbetar utan att stå i arbetsavtalsförhållande till en oberoende aktör i bolagsform som fått godkännande, om företagaren i sitt arbete behöver tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon. Enbart godkännande av en juridisk person som är en oberoende aktör gör det nämligen inte möjligt för företagaren att få ett personligt tillstånd, det vill säga att få tillgång till informationen. Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem identifierar bara en oberoende aktörs och dess anställdas roller. En företagare av det här slaget behöver därför ett tillstånd för en anställd som avses i förordningen. Således ska företagaren jämföras med en anställd för att kunna få ett straffregisterutdrag för en fysisk person och därigenom ett personligt tillstånd.

Bestämmelser om en juridisk persons rätt att få ett utdrag finns i 6 § 9 mom. i den gällande straffregisterlagen. Enligt momentet har den som har rätt att teckna en juridisk persons namn rätt att på begäran få ett i 5 § 1 mom. avsett straffregisterutdrag som gäller den juridiska personen. I bestämmelsen specificeras inte för vilket användningsändamål utdraget kan begäras. Om en oberoende aktör är en juridisk person, såsom ett bolag som bedriver underhålls- och verkstadsverksamhet rörande fordon, får den således redan med stöd av den gällande bestämmelsen ett utdrag om sig själv, det vill säga ett så kallat samfundsbotsutdrag för beviljande av godkännande och för tillsyn.

Utdraget fås när godkännande eller tillstånd söks första gången och när dessa förnyas samt vid behov för tillsyn i form av kontroll av att kriterierna för beviljande fortfarande uppfylls.

### **7.3 Lagen om ändring av 48 och 49 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet**

**48 §. Personregisteruppgifter.** Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., där det föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter ur bötesregistret. I den gällande paragrafen finns redan för närvarande bestämmelser om ämbetsverkets rätt att få uppgifter ur straffregistret och trafik- och transportregistret, och dessa kvarstår oförändrade. Det nya 2 mom. kompletterar således ämbetsverkets nuvarande rätt att få uppgifter.

Om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ska enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet föreskrivas i lag. Bestämmelser om bötesregistret finns i 5 kap. i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Enligt 50 § i lagen ska uppgifterna i registret hållas hemliga och Rättsregistercentralen får på begäran lämna ut uppgifter endast till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter regleras särskilt genom lag. Det innebär att om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter ur bötesregistret måste regleras särskilt genom lag och av det nya 2 mom. framgår att rätten gäller trots sekretessbestämmelserna.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis gällande skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § 1 mom. i grundlagen ansett att myndigheternas rätt att få uppgifter kan gälla ”behövliga uppgifter” för ett visst syfte, om lagen innehåller en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. I det nya 2 mom. binds rätten att få uppgifter ur bötesregistret till uppgifter som är behövliga med tanke på Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och i momentet finns en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. För att kunna sköta sina lagstadgade uppgifter behöver ämbetsverket utöver uppgifter ur straffregistret få uppgifter också ur bötesregistret. I det nya 2 mom. hänvisas till ämbetsverkets uppgifter enligt 1 mom., det vill säga till samma uppgifter som i nuläget ger ämbetsverket rätt att få uppgifter ur straffregistret. Eftersom Transport- och kommunikationsverket enligt lag ska kontrollera tillförlitligheten hos dem som ansöker om besiktningsskoncession och hos besiktare behöver ämbetsverket uppgifterna för att kunna behandla ärenden som gäller beviljande och återkallande av besiktningsskoncession, det vill säga för beslutsfattande som avses i 10 och 16 § och för tillsyn som avses i 6 kap. i den lagen.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att få namn och personbeteckning eller någon annan identifieringskod för den person som är föremål för en påföljd och uppgifter om avgörandet. Alla personer som är införda i bötesregistret har inte en personbeteckning i registret utan i stället till exempel födelsetid. Således finns det ett behov av att föreskriva att någon annan identifieringskod, såsom födelsetid, kan lämnas för en person i stället för personbeteckningen. Personens namn och identifieringsuppgift behövs för att personen ska kunna individualiseras. Med avseende på ämbetsverkets uppgifter är det viktigt att det får uppgifter om brottet och påföljden, det vill säga uppgifter om avgörandet, eftersom bötesstraff kan påverka bedömningen av en persons tillförlitlighet. Uppgifterna om avgörande innehåller i praktiken också en ärendereferens och ett indrivningsnummer. Om det inte finns uppgifter om en person i bötesregistret är syftet med bestämmelsen att möjliggöra att uppgift lämnas ut också om att inga anmärkningar finns. Däremot behöver ämbetsverket inte få uppgifter exempelvis om verkställande av böter. Specificering av de uppgifter som ska lämnas ut gör regleringen exaktare också för den myndighet som lämnar ut uppgifterna, det vill säga Rättsregistercentralen. I fråga om bötesregistret finns det nämligen inte någon bestämmelse som motsvarar 5 § i straffregisterlagen, enligt vilken alla uppgifter ur straffregistret lämnas ut med straffregisterutdraget. En motsvarande regleringslösning för specificering av de uppgifter som ska lämnas ut ur bötesregistret har valts exempelvis i 13 § 4 mom. 1 punkten underpunkt a i lagen om behandling av personuppgifter i migrationsförvaltningen (615/2020), i 16 § 1 mom. 4 punkten i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (616/2019) och i 16 § 1 mom. 10 punkten i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (650/2019).

Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen ska få uppgifterna ur bötesregistret via ett tekniskt gränssnitt. Enligt 51 § 1 mom. i lagen om verkställighet av böter kan uppgifter ur bötesregistret lämnas ut även genom teknisk anslutning. Bestämmelser om informationsöverföring mellan myndigheter via tekniska gränssnitt finns i nuläget också i 22 § i informationshanteringslagen och en bestämmelse som motsvarar den allmänna regleringen behöver inte tas in i speciallagstiftningen. Den allmänna regleringen i informationshanteringslagen i anslutning till elektroniska sätt att överföra information utgör emellertid inte en rättslig grund för utlämnande av uppgifter utan rätten att få uppgifter grundar sig på det som föreskrivs i det 2 mom. som nu föreslås.

I slutet av momentet införs en bestämmelse som motsvarar den sista meningen i den gällande paragrafen om straffregistret, enligt vilken uppgifter om brott trots sekretessbestämmelserna får lämnas ut till innehavare av besiktningsskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 och 43 a § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den besiktare som begärt beslutet. Eftersom

det är fråga om bedömning av tillförlitligheten hos den koncessionssökande eller koncessionshavaren behövs bestämmelsen för att alla berörda personer ska få uppgifter om grunderna för ett beslut som gäller dem själva. Bestämmelsen utgör speciallagstiftning i förhållande till 230 och 232 § i lagen om transportservice, där det föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket inte får lämna vidare uppgifter som det fått ur bötesregistret.

**49 §. Tystnadsplikt.** I 49 § i den gällande lagen om fordonsbesiktningsverksamhet föreskrivs det om tystnadsplikt i fråga om uppgifter ur straffregistret och trafik- och transportregistret. Enligt bestämmelsen får innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionssökanden eller anställda hos dessa inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller trafik- och transportregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 eller 15 §. I paragrafen ska läggas till en hänvisning till uppgifter som erhållits ur bötesregistret för att den rätt att få uppgifter i enlighet med 48 § som föreslås bli ändrad ska vara beaktad också i bestämmelserna om tystnadsplikt i 49 §.

#### **7.4 Lagen om ändring av 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon**

**28 §. Transport- och kommunikationsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare.** Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., där det föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter ur bötesregistret. I den gällande paragrafen finns redan bestämmelser om ämbetsverket rätt att få uppgifter ur straffregistret, och dessa kvarstår oförändrade. Det nya 2 mom. kompletterar således ämbetsverkets nuvarande rätt att få uppgifter.

Om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ska enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet föreskrivas i lag. Bestämmelser om bötesregistret finns i 5 kap. i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Enligt 50 § i den lagen ska uppgifterna i registret hållas hemliga och Rättsregistercentralen får på begäran lämna ut uppgifter endast till dem vilkas rätt att få uppgifterna regleras särskilt genom lag. Det innebär att om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter ur bötesregistret måste regleras särskilt genom lag och av det nya 2 mom. framgår att detta gäller trots sekretessbestämmelserna.

I det nya 2 mom. binds rätten att få uppgifter ur bötesregistret på det sätt som förutsätts i grundlagsutskottets utlåtandepraxis till uppgifter som behövs med tanke på Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och i momentet ingår en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. För att kunna sköta sina lagstadgade uppgifter behöver ämbetsverket utöver uppgifter ur straffregistret få uppgifter också ur bötesregistret. I det nya 2 mom. hänvisas till uppgifterna enligt 1 mom., det vill säga till samma uppgifter som i nuläget ger ämbetsverket rätt att få uppgifter ur straffregistret. Ämbetsverket behöver uppgifterna för att kunna utreda uppfyllelsen av de kriterier för tillförlitlighet som fastställts för beviljande av enskilt godkännande och för tillsyn.

Datainnehåll som Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att få gäller namn och personbeteckning eller någon annan identifieringskod för en person som är föremål för en påföljd samt uppgifter om avgörandet i ärendet. Alla personer som är införda i bötesregistret har inte en personbeteckning i registret utan i stället till exempel födelsetid. Således finns det ett behov av att föreskriva att någon annan identifieringskod, såsom födelsetid, kan lämnas för en person i stället för personbeteckningen. Personens namn och identifieringsuppgift behövs för att personen ska kunna individualiseras. Med avseende på ämbetsverkets uppgifter är det viktigt att det får uppgifter om brottet och påföljden, det vill säga uppgifter om avgörandet, eftersom bötesstraff kan påverka bedömningen av en persons tillförlitlighet. Uppgifterna om avgörande innehåller i praktiken också en ärendereferens och ett indrivningsnummer. Om det inte finns

uppgifter om en person i bötesregistret är syftet med bestämmelsen att möjliggöra att uppgift lämnas ut också om att inga anmärkningar finns. Däremot behöver ämbetsverket inte få uppgifter om verkställande av böter. Specificering av de uppgifter som ska lämnas ut gör regleringen exaktare också ur perspektivet av den myndighet som lämnar ut uppgifterna, det vill säga Rättsregistercentralen. I fråga om bötesregistret finns det nämligen inte någon bestämmelse som motsvarar 5 § i straffregisterlagen, enligt vilken alla uppgifter ur straffregistret lämnas ut med straffregisterutdraget. En motsvarande regleringslösning för specificering av de uppgifter som ska lämnas ut ur bötesregistret har anammats exempelvis i 13 § 4 mom. 1 punkten underpunkt a i lagen om behandling av personuppgifter i migrationsförvaltningen, i 16 § 1 mom. 4 punkten i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (616/2019) och i 16 § 1 mom. 10 punkten i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (650/2019).

Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen ska få uppgifterna ur bötesregistret via ett tekniskt gränssnitt. Enligt 51 § 1 mom. i lagen om verkställighet av böter kan uppgifter ur bötesregistret lämnas ut även genom teknisk anslutning. Bestämmelser om informationsöverföring mellan myndigheter via tekniska gränssnitt finns i nuläget också i 22 § i informationshanteringslagen och en bestämmelse som motsvarar den allmänna regleringen behöver inte införas i speciallagstiftningen. Den allmänna regleringen i informationshanteringslagen i anslutning till elektroniska sätt att överföra information utgör emellertid inte en rättslig grund för utlämnande av uppgifter utan rätten att få uppgifter grundar sig på det som föreskrivs i det 2 mom. som nu föreslås.

I slutet av momentet föreslås en bestämmelse som motsvarar den sista meningen i den gällande paragrafen om straffregistret, enligt vilken information om ett brott som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna kan lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande. Eftersom det är fråga om bedömning av tillförlitligheten hos den koncessionssökande eller koncessionshavaren behövs bestämmelser för att alla berörda personer ska få uppgifter om grunderna för ett beslut som gäller dem själva.

## **7.5 Lagen om ändring av lagen om transportservice**

**8 §.** *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.* Det föreslås att 1 mom. 1 punkten och 3 mom. ändras så att en ny hänvisning till förteckningen i kommissionens förordning (EU) 2016/403 över allvarliga överträdelse fogas till momentet. Hänvisningen ersätter den tidigare hänvisningen till artikel 6.2 a i EU:s förordning om trafikidkare, med stöd av vilken kommissionen har utfärdat genomförandeförordningar om kategorierna, typerna och allvarlighetsgraderna av allvarliga överträdelse. Dessutom påverkas bedömningen av gott anseende i fortsättningen också av de allvarliga överträdelse som avses i förteckningen i kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/847. Förslaget är kopplat till ändringen av 13 § i lagen om transportservice, som ingår i denna proposition, genom vilken kommissionens ovannämnda delegerade direktiv genomförs. Således äventyras en fysisk persons anseende om personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelse av Europiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare, för de allvarliga överträdelse som avses i förteckningen i kommissionens förordning (EU) 2016/403 eller allvarliga överträdelse som avses i förteckningen i kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846. Dessutom föreslås det att 1 mom. 1 punkten och 3 mom. preciseras så att överträdelse som har samband med EU:s förordning om trafikidkare eller övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet är på samma nivå oavsett vilken person i transportföretaget som har orsakat överträdelsen för företaget.

På motsvarande sätt föreslås det att 4 mom. ändras så att bedömningen av en fysisk persons uppenbara olämplighet som innehavare av person- och godstrafiktillstånd görs på grundval av antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och Europeiska unionens regler samt antalet överträdelser av vissa av Europeiska unionens rättsakter, som anges i 3 mom. (dvs. de allvarligaste överträdelser av Europeiska unionens regler som fastställts i bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare samt de allvarliga överträdelser som ingår i kommissionens förordning (EU) 206/403 och kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846).

**9 §.** *Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik.* Det föreslås att 3 och 4 mom. ändras på motsvarande sätt som i 8 § i lagen, det vill säga att en hänvisning till förteckningen över allvarliga överträdelser i kommissionens förordning (EU) 2016/403 ersätter den tidigare hänvisningen till artikel 6.2 a i EU:s förordning om trafikidkare, med stöd av vilken kommissionen nu har utfärdat genomförandeakter om kategorierna, typerna och allvarlighetsgraderna av allvarliga överträdelser. Dessutom påverkas bedömningen av gott anseende i fortsättningen också av de allvarliga överträdelser som avses i förteckningen i kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846. Också en juridisk persons uppenbara olämplighet bedöms på motsvarande sätt som anges i 8 §. På motsvarande sätt föreslås det att 3 och 4 mom. preciseras så att överträdelser som har samband med EU:s förordning om trafikidkare eller övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet är på samma nivå oavsett vilken aktör som har orsakat överträdelserna för transportföretaget.

**13 §.** *Betraktande av innehavare av person- eller godstrafiktillstånd som riskföretag.* Det föreslås att paragrafen ändras så att också de nya överträdelserna och kategorierna av överträdelser i kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 i fortsättningen inverkar på att ett företag betraktas som riskföretag på det sätt som avses i artikel 12 i EU:s förordning om trafikidkare. I det inledande stycket i paragrafen föreslås dessutom en språklig ändring så att där i stället för till förordningar hänvisas till Europeiska unionens rättsakter. Ytterligare infogas en hänvisning till de allvarligaste överträdelserna i bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare.

Det föreslås att 1 punkten förblir oförändrad och att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen, varvid den nuvarande 2 punkten blir en ny 3 punkt. Den nya 2 punkten hänvisar till kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846, som ändrade bilaga III till övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet, eftersom det genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 infördes nya bestämmelser i fråga om sådana överträdelser som orsakar risk för svåra skador eller dödsfall eller för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden. De överträdelserna påverkar i fortsättningen också huruvida ett företag betraktas som riskföretag. Den nya 2 punkten och hänvisningsbestämmelsen i den behövs för genomförande av kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis betonat att man i regel bör undvika att använda hänvisningsteknik när direktiv genomförs (GrUU 34/2022 rd, s. 3). Grundlagsutskottet har emellertid i sin praxis hållit för möjlig en reglering, där man på lagnivå hänvisar direkt till bestämmelserna i ett direktiv när det är fråga om krav av teknisk natur och ingående krav. De direktivbestämmelser som hänvisningarna i de här fallen gäller är mycket tekniska och ingående och de berörda är en begränsad skara professionella aktörer. Därtill har medlemsländerna inget nationellt spelrum i fråga om det materiella innehållet i bestämmelserna (GrUU 5/2013 rd, s. 2/II). De direktivbestämmelser som det här förslaget grundar sig på är tekniska och ingående och berör innehavare av person- och godstrafiktillstånd och myndigheternas verksamhet. Medlemsstaterna har inte något nationellt handlingsutrymme i fråga om det materiella innehållet i bestämmelserna. Den föreslagna hänvisningstekniken betraktas därför i ljuset av grundlagsutskottets utlåtandep Praxis som ändamålsenlig.

Det föreslås att den gällande 2 punkten som sådan flyttas till en ny 3 punkt. I punkten hänvisas det till kommissionens genomförandeförordning (EÜ) 2022/695 om en gemensam formel för beräkning av ett transportföretags riskvärdering. Formeln tar hänsyn till överträdelseantal, allvarlighetsgrad och frekvens samt till resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts. Hänsyn tas också till om ett vägtransportföretag har använt smarta färdskrivare enligt II kap. i förordningen om färdskrivare i alla sina fordon.

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

Inga bestämmelser på lägre nivå föreslås på basis av förslagen i propositionen. Justitieministeriet måste ändå sannolikt beakta konsekvenserna för prissättningen av straffregisterutdrag i sin avgiftsförordning.

## **9 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 maj 2025.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

Rättsregistercentralen har till uppgift att vara personuppgiftsansvarig för och ansvarar för informationshantering för straffregistret och bötesregistret. Således ansvarar ämbetsverket för utlämnande av straffregisterutdrag och tolkning av regleringen i fråga om utlämnande av utdragen samt ger anvisningar och råd till sina kunder i frågor som gäller ansökan om straffregisterutdrag som en del av sin normala verksamhet. Rättsregistercentralen producerar sina tjänster så att de följer lagstiftningen och ämbetsverket beviljar också dataanvändningstillstånd till andra myndigheter, såsom Transport- och kommunikationsverket. Med dataanvändningstillstånd administrerar Rättsregistercentralen andra myndigheters tillgång till uppgifterna i straffregistret och bötesregistret, det vill säga tillåter eller förhindrar vid behov tillgång.

Enligt artikel 2 i kommissionens delegerade direktiv om riskvärdering av transportföretag (EU) 2024/846 ska medlemsstaterna senast den 14 februari 2025 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv och genast informera kommissionen om detta.

## **11 Förhållande till andra propositioner**

Propositionen har inte samband med andra propositioner.

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **12.1 Skydd för privatlivet och personuppgifter**

Skyddet av personuppgifter som en grundläggande rättighet baserar sig på 10 § i grundlagen, artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och artikel 8 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna. Förslag som är relevanta med tanke på skyddet för personuppgifter är den föreslagna nya 203 a § i fordonslagen och den föreslagna nya 6 c § i straffregisterlagen. Behandling av personuppgifter ingår också i förslagen till ändring av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon.



*Kontroll av att en oberoende aktör och en anställd hos aktören saknar anmärkningar i belastningsregistret*

Behandling av personuppgifter ingår i det godkännande- och tillståndsförfarande för underhålls- och verkstadsaktörer (företag) som är oberoende av fordonstillverkarna och för deras anställda som tagits in i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Bestämmelser om förfarandet finns dock huvudsakligen i den direkt tillämpliga EU-förordningen, och i den här propositionen föreslås inte någon reglering som överlappar förordningen.

I den nya 203 a § i fordonslagen föreslås det att en fysisk person eller en juridisk person visar sin i punkterna 4.3.3 och 4.3.4 i tillägg 3 till bilaga X i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem avsedda avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret med ett straffregisterutdrag för en fysisk person eller ett samfundsbotsutdrag för en juridisk person. I momentet hänvisas till den nya 6 c § i straffregisterlagen, där det föreskrivs om hur en fysisk person får ett straffregisterutdrag för detta ändamål och till 6 § 9 mom. i den gällande straffregisterlagen, där det föreskrivs om hur man får ett samfundsbotsutdrag. Det är fråga om bedömning av en juridisk persons och en fysisk persons tillförlitlighet som redan regleras i EU-förordningen. Bedömningen görs av ett ackrediterat bedömningsorgan som inte är en myndighet. Förordningen medger emellertid nationellt handlingsutrymme i fråga om hur den avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret som avses i förordningen visas. I detta förslag är det därmed fråga om att utnyttja det här handlingsutrymme och fastställa hur avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret visas så att det blir möjligt i praktiken att uppfylla de kriterier som följer av EU-förordningen. Med den föreslagna regleringen krymper den grundlagsenliga rätten för personer som omfattas av förfarandet att bestämma om personuppgifter om sig själva som anknyter till brottsliga gärningar och straff för dessa. Utifrån perspektivet av bedömning av grundläggande rättigheter är det väsentliga en fysisk persons uppgifter i straffregistret, inte egentligen en juridisk persons.

Inom EU grundar sig behandlingen av personuppgifter i regel direkt på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). Enligt grundlagsutskottet utgör dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, allmänt taget en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Skyddet för personuppgifter bör i första hand tillgodoses med stöd av EU:s allmänna dataskyddsförordning och den nationella allmänna lagstiftningen. Ett restriktivt förhållningssätt till att införa nationell speciallagstiftning är sålunda att föredra och sådan lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger (se GrUU 14/2018 rd, s. 4–5, GrUU 52/2022 rd, punkt 4).

Grundlagsutskottet ser det dock som klart att behovet av speciallagstiftning i enlighet med det riskbaserade synsätt som också dataskyddsförordningen kräver måste bedömas utifrån de hot och risker som behandlingen av personuppgifter orsakar. Ju större risk fysiska personers rättigheter och friheter utsätts för på grund av behandlingen, desto mer motiverat är det med mer detaljerade bestämmelser. Den här omständigheten har särskild betydelse vid behandling av känsliga uppgifter (se GrUU 14/2018 rd, s. 5). Behandlingen av känsliga uppgifter ska vara nödvändig och regleringen exakt och noggrant avgränsad (se GrUU 52/2022 rd, punkt 7).

Grundlagsutskottet har sett det som viktigt att det, i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan, tas hänsyn till de krav som de

grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas. Grundlagsutskottet har framhållit att det finns anledning att särskilt i fråga om sådana bestämmelser i regeringens proposition som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet. (GrUU 51/2022 rd, punkt 2).

Det nationella handlingsutrymmet bygger till centrala delar på artiklarna 6.1 c och 6.1 e i dataskyddsförordningen. När behandlingen av personuppgifter bygger på dessa bestämmelser kan medlemsstaterna utnyttja det handlingsutrymme i fråga om regleringen som avses i artikel 6.2 och 6.3 och utfärda bestämmelser som preciserar förordningen. Den nationella regleringen kan gälla bland annat förutsättningarna för lagenlig behandling, typen av uppgifter som behandlas, utlämnande av uppgifter, ändamålsbegränsning och bestämmelser om behandlingsåtgärder, som har föreslagits också i bestämmelserna enligt denna proposition. Sådan speciallagstiftning ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

I förslaget är det fråga om behandling av uppgifter som antecknats i straffregistret. Behandlingen av uppgifter ur straffregistret föreslås grunda sig på artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen (rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige). Behandlingen av sådana uppgifter är emellertid enligt artikel 10 i den allmänna dataskyddsförordningen (behandling av personuppgifter gällande fällande domar i brottmål samt överträdelser) tillåten bara under tillsyn av en myndighet eller när det tillåts i EU-rätten eller i medlemsstatens lagstiftning. Om bestämmelser om behandlingen ingår i den nationella lagstiftningen ska lagen också innehålla bestämmelser om ändamålsenliga skyddsåtgärder för skydd av den registrerades rättigheter och friheter. Eftersom det i propositionen är fråga om uppgifter ur straffregistret ska också artikel 10 i dataskyddsförordningen tillämpas liksom, enligt hänvisningsbestämmelsen i 7 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen (1050/2018), 6 § 1 mom. 2 punkten i den lagen. En ytterligare grund för behandlingen av uppgifter är 203 a § i fordonslagen som nu föreslås.

Personuppgifter som anknyter till fällande domar i brottmål och överträdelser betraktas inte som uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter, men de kan i konstitutionellt hänseende beskrivas som känsliga (GrUU 15/2018 rd, s. 38). När lagstiftning utfärdas som tillåter eller rent av förutsätter behandling av sådana uppgifter ska således uppmärksamhet ägnas också åt särskilda skyddsmetoder som behandlingen förutsätter. Även om uppgifter ur straffregistret inte hör till särskilda kategorier av personuppgifter är de uppgifter som enligt 3 § i straffregisterlagen är sekretessbelagda. Om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ska enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet föreskrivas i lag.

Genom förslaget ges ett ackrediterat organ för bedömning av överensstämmelse rätt att se och förvara ett straffregisterutdrag som en person själv har överlämnat, men bara om utdraget saknar anmärkningar på det sätt som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. En anställd som så vill kan lämna ett straffregisterutdrag som saknar anmärkningar också till sin arbetsgivare, som lämnar utdraget till bedömningsorganet om detta behövs av praktiska skäl. På grund a EU-förordningen behövs det reglering om detta. Det bör dock noteras att också ett straffregisterutdrag där anmärkningar saknas är sekretessbelagda enligt straffregisterlagen. Kontroll av brottslig bakgrund gäller endast en person som själv söker sig till eller åtar sig sådana arbetsuppgifter där tillstånd behövs, det vill säga arbetet kräver tillgång till säkerhetsrelaterade RMI-uppgifter. Det ska också noteras att endast ackrediterade bedömningsorgan i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ges rätt att lagra brottsuppgifter om en person. Det finns inte nationella bestämmelser som ger arbetsgivare eller andra aktörer rätt att lagra sådana uppgifter. Vid inskränkningen av de grundläggande

rättigheterna och friheterna har således tagits hänsyn till det krav på proportionalitet som är en förutsättning för inskränkningen samt till kravet på noggrann avgränsning vid behandlingen av personuppgifter.

Bestämmelser om behandling av personuppgifter, inbegripet behandlingen av uppgifter ur straffregistret, finns till stor del direkt i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Till exempel finns bestämmelser om förvaringstider för uppgifterna i förordningen, och enligt punkt 4.3.1 led i i bilaga X ska organen för bedömning av överensstämmelse föra säkra register över godkännande- och tillståndsinspektioner i fem år. I 3 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs det att uppgifter som framgår av utdraget inte får behandlas av andra personer än dem som behöver uppgiften för beviljande av godkännande och tillstånd eller för tillsyn. Motsvarande reglering finns exempelvis i 88 § 4 mom. i lagen om offentlig upphandling och koncession. I fordonslagen är det emellertid inte möjligt att föreskriva till exempel om ett förbud att lagra utdraget eller om skyldighet att returnera utdraget till den person som visat det, eftersom uppgifter och handlingar som har dokumenterats om godkännande- och tillståndsåtgärder enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem ska förvaras i fem år. Förordningen innehåller ändå inte någon uttrycklig skyldighet till omsorgsfullhet eller tystnadsplikt, varför det behövs nationell reglering om detta. Dessutom anses det behövligt och att det hör till handlingsutrymmet att föreskriva att uppgifterna ska utplånas när förvaringstiden har löpt ut. I övrigt medger förordningen inget nationellt handlingsutrymme att lagstifta om begränsningar i behandlingen av straffregisterutdrag i syfte att garantera skyddet för personuppgifter.

Utöver begränsningarna av användningsområdet för personuppgifter gällande fällande domar i brottmål samt överträdelse tillgodose de ändamålsenliga åtgärder avseende skydd av den registrerades rättigheter och friheter i enlighet med artikel 10 dataskyddsförordningen med de skyddsåtgärder som föreskrivs i 6 § 2 mom. i dataskyddslagen. Också den lagstiftning som nu föreslås utgör i sig en sådan skyddsåtgärd som förutsätts i dataskyddsförordningen. Dessutom föreslås uttryckliga bestämmelser i fordonslagen om utplåning av uppgifterna ur straffregistret. Organen för bedömning av överensstämmelse ska i egenskap av personuppgiftsansvariga i praktiken genomföra ändamålsenliga och tillräckliga skyddsåtgärder i enlighet med 6 § 2 mom. i dataskyddslagen avseende personuppgifter samt tillämpa också övriga skyddsåtgärder som följer av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem samt den nu föreslagna lagen.

Den speciallagstiftning som föreslås i propositionen, där endast behandling, inklusive förvaring, av ett belastningsregisterutdrag utan anmärkningar är tillåten, uppfyller ändamålet om allmänt intresse och står i rätt proportion till det berättigade syfte som eftersträvas. Propositionen genomför den EU-reglering som är bindande för Finland och som förutsätter behandling av belastningsregisterutdrag men samtidigt minimerar behandlingen av personuppgifter till endast det som är nödvändigt med tanke på ändamålet.

Ramförordningen om bilar och släpfordon till dem är som sådan direkt tillämplig och gällande lagstiftning. Enligt EU-domstolens etablerade rättspraxis har unionslagstiftningen företräde framför nationell rätt i överensstämmelse med de villkor som lagts fast i denna rättspraxis (se t.ex. GrUU 14/2018 rd, s. 12–13 och GrUU 20/2017 rd). I finsk lagstiftning bör man gå in för lösningar som är förenliga med EU-rätten (GrUU 15/2018 rd, s. 49, GrUU 14/2018 rd, s. 13, GrUU 26/2017 rd, s. 42). Ramförordningen förutsätter ett belastningsregister där anmärkningar saknas och lämnar inte medlemsstaterna något nationellt handlingsutrymme för att bedöma detta. Således ses det inte som möjligt att i propositionen bedöma vilka brott som ska beaktas vid bedömning av avsaknaden av anmärkningar i belastningsregistret och vilka som är nödvändiga att beakta och står i rätt proportion till den tillförlitlighet som eftersträvas. Samtidigt är det inte heller ändamålsenligt att utfärda mer omfattande bestämmelser än ramförordningen

kräver, varför uppgifterna i bötesregistret inte ska beaktas vid bedömningen av tillförlitlighet. Denna avgränsning utesluter lindrigare straff vid bedömning av tillförlitlighet enligt ramförordningen och bevarar kravet på en proportionell nivå, vilket också motsvarar principen om minimering av insamling av personuppgifter. Vid förfarandet behandlas bara straffregisterutdrag där anmärkningar saknas. När kravet på avsaknad av anmärkningar i straffregisterutdraget förstås ordagrant, är det noggrant avgränsat. Detta är viktigt, eftersom bedömningen görs av ett ackrediterat bedömningsorgan som är ett privat företag eller en privat sammanslutning. Bedömningsorganet ges inget utrymme för prövning av om ramförordningens krav på avsaknad av anmärkningar i straffregistret uppfylls.

Syftet med förfarandet för utredning av brottslig bakgrund är att uppfylla kravet på avsaknad av anmärkningar i straffregistret som i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem föreskrivs för godkännande- och tillståndsförfarandet. Målet för godkännande- och tillståndsförfarandet är att skydda egendom och främja verksamhetsförutsättningarna för oberoende aktörer inom fordonsunderhåll och fordonsreparation. Orsakerna ovan kan betraktas som en sådan grundad anledning som gör det godtagbart att inskränka de rättigheter som tryggas genom 10 § i grundlagen.

#### *Enskilt godkännande och besiktning av fordon*

Enligt det tredje och fjärde lagförslaget i propositionen ändras 48 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon så att till paragraferna fogas en rätt för Transport- och kommunikationsverket att få uppgifter ur bötesregistret för bedömning av en aktörs tillförlitlighet. Rätten till information måste granskas med avseende på skyddet för privatlivet och för personuppgifter, som tryggas i 10 § i grundlagen. För tydlighetens skull konstateras att bestämmelserna inte föreslås av orsaker som följer av EU-regleringen.

Förslagen handlar om sekretessbelagda personuppgifter. Om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ska enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet föreskrivas i lag. Bestämmelser om bötesregistret finns i 5 kap. i lagen om verkställighet av böter, där det i 50 § anges att uppgifterna i registret ska hållas hemliga, och Rättsregistercentralen får på begäran lämna ut uppgifter endast till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter regleras särskilt genom lag. Enligt de nu aktuella lagförslagen ska det uttryckligen föreskrivas i lag om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter ur bötesregistret, och av de nya 2 mom. som föreslås i lagarna framgår att detta gäller trots sekretessbestämmelserna.

Vid bedömningen av bestämmelser som gäller myndigheternas rätt att få och skyldighet att lämna ut uppgifter trots sekretess har grundlagsutskottet noterat bland annat vad och vem rätten att få uppgifter gäller och hur rätten är kopplad till nödvändighetskriteriet. Myndigheternas rätt att få uppgifter och möjlighet att lämna ut uppgifter kan till exempel gälla ”behövliga uppgifter” för ett visst syfte, om lagen ger en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. Om informationsinnehållen däremot inte anges i form av en förteckning, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på ”att informationen är nödvändig” för ett visst ändamål (se t.ex. GrUU 17/2016 rd, s. 2–3 och de utlåtanden som nämns där). I sina analyser av exakthet och innehåll har utskottet lagt särskild vikt vid huruvida de uppgifter som lämnas ut är av känslig art. I synnerhet i situationer där de föreslagna bestämmelserna om utlämnande av uppgifter även har gällt känsliga uppgifter, har det för vanlig lagstiftningsordning krävts att bestämmelserna preciseras så att de följer grundlagsutskottets ovan återgivna praxis för bestämmelser som rör rätten att få och att lämna ut myndighetsuppgifter trots sekretess (se t.ex. GrUU 15/2018 rd, s. 39).

Behandlingen av uppgifter ur bötesregistret föreslås grunda sig på artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen (rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige). Förslagen innehåller inte behandling av uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter, eftersom personuppgifter som anknyter till brottsdomar och överträdelser inte betraktas som uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter. Konstitutionellt sett betraktas de ändå som känsliga, såsom ovan beskrivs. Behandlingen av brottsuppgifter är enligt artikel 10 i den allmänna dataskyddsförordningen tillåten endast under tillsyn av en myndighet eller när det tillåts i EU-rätten eller i medlemsstatens lagstiftning.

Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter ur bötesregistret i enlighet med de nya 2 mom. som ingår i lagförslagen är knuten till kravet på nödvändighet och i momenten ges en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. Rätten att få uppgifter knyts dessutom till ämbetsverkets uppgifter på motsvarande sätt som ämbetsverkets rätt att få uppgifter ur straffregistret redan i nuläget är knuten till paragraferna i fråga. För att kunna sköta sina uppgifter enligt lagarna i fråga behöver ämbetsverket utöver uppgifter ur straffregistret få uppgifter också ur bötesregistret. De uppgifter för vilka uppgifterna ur bötesregistret behövs gäller tillstånds- och tillsynsuppgifter enligt de lagarna och mer exakt bedömningen av aktörernas tillförlitlighet. En förutsättning för beviljande av besiktningsskoncession är den sökandes, det vill säga besiktningföretagets, tillförlitlighet. Kravet på tillförlitlighet gäller företagets ägare och andra personer med bestämmande inflytande. Också besiktarna ska vara tillförlitliga. Enligt 11 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon tillämpas motsvarande bedömning av tillförlitlighet också på beviljare av enskilt godkännande av fordon (företag) och på utförare av enskilt godkännande. Bötesstraff påverkar bedömningen av tillförlitlighet, och ämbetsverket får inte för närvarande uppgifter ur bötesregistret, eftersom det saknas en bestämmelse om rätt att få uppgifter.

Innehållet i de uppgifter som Transport- och kommunikationsverket har rätt att få är avgränsat noggrant och endast till det nödvändiga. Ämbetsverket behöver inte för bedömning av tillförlitlighet exempelvis uppgifter om verkställighet av bötesstraff, så sådana uppgifter har ämbetsverket inte rätt att få. Ämbetsverket behöver uppgifter för att en person ska kunna individualiseras, det vill säga namn och personbeteckning samt som viktigaste uppgift huruvida och för vilken gärning personen har fått ett bötesstraff, eftersom uppgiften inverkar på bedömningen av tillförlitlighet. För identifiering av en person ska det vara möjligt också att utlämna en identifierande uppgift av annat slag än personbeteckningen. Alla som är införda i registret har inte en personbeteckning i registret utan endast en födelsetid.

Rätten att få uppgifter är således också proportionerlig, eftersom ämbetsverket inte har rätt att få endast vissa uppgifter i bötesregistret som separat bedömts vara behövliga. Vid bedömningen ska också beaktas att ämbetsverket redan i nuläget har rätt att få uppgifter ur straffregistret, så skyddet för personuppgifter och rätten till privatliv, som tryggas i grundlagen, har redan i nuläget begränsats i fråga om en persons brottsuppgifter.

Vid bedömning av huruvida rätten att få uppgifter är godtagbar är det relevant att syftet med myndighetens tillstånds- och tillsynsuppgifter som rätten grundar sig på är att säkerställa att aktörer som är uppenbart olämpliga inte kan bedriva besiktningssverksamhet och verksamhet för enskilt godkännande. Vid besiktning är det fråga om en offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen och som också inbegriper utövande av offentlig makt.

Den föreslagna regleringen om erhållande och utlämnande av sekretessbelagda uppgifter ur bötesregistret innebär inte en begränsning av skyddet för privatlivet som går längre än vad som är motiverat med hänsyn till den vikt som målen för förslagen har i förhållande till den grundläggande fri- eller rättighet som inskränks. Den föreslagna regleringen har bedömts vara

en nödvändig och proportionerlig åtgärd för att målen för propositionen ska kunna uppnås. Eftersom det i fråga om straffregistret redan finns bestämmelser om erhållande och utlämnande av uppgifter för motsvarande ändamål handlar det om reglering som kompletterar gällande lagstiftning i syfte att säkerställa att Transport- och kommunikationsverket har möjligheter att fullt ut utföra sina uppgifter som redan föreskrivs i lag. Den föreslagna regleringen av rätten att få uppgifter är således oproblematisk med tanke på 10 § i grundlagen.

## 12.2 Näringsfrihet och rätt till arbete

Det i bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem tillagda godkännande- och tillståndsförfarande som gäller aktörer som är oberoende av fordonstillverkarna och deras anställda samt det krav på tillförlitlighet som är en förutsättning för beviljande av godkännande och tillstånd begränsar den näringsfrihet som tryggas i 18 § i grundlagen och i artikel 16 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. I fråga om förfarandet och förutsättningarna för beviljande av godkännande och tillstånd föreslås dock inte i denna proposition någon nationell lagstiftning som överlappar den direkt tillämpliga förordningen.

Den 203 a § i fordonslagen som nu föreslås utgår från det krav på avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret för aktörer och deras anställda som redan ingår i EU-förordningen. Avsaknad av anmärkningar i belastningsregistret ska visas som en del av andra krav enligt EU-förordningen, för att bedömningsorganet ska kunna bevilja godkännande och tillstånd som ger aktörens anställda tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon. I den föreslagna regleringen är det inte fråga om tillståndsplikt för näringen utan snarare om ett lämplighetskrav som ställs på näringsidkaren, vilket grundlagsutskottet har betraktat som begränsning av näringsfriheten (GrUU 51/2022 rd, GrUU 6/2019 rd, s. 6).

Noteras bör att det godkännande och tillstånd som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem handlar endast om tillgång till säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon och inte om ett tillstånd som antingen tillåter eller förhindrar hela näringen. Andra uppgifter om underhåll och reparation av fordon, som inte gäller säkerhetsfaktorer, ska med stöd av artikel 61 i ramförordningen lämnas ut omfattande och öppet utan tillstånd och godkännande. Detta möjliggör många underhålls- och reparationsåtgärder. Med andra ord, även om en aktör saknar godkännande och dess anställda tillstånd, hindrar det inte en oberoende aktörs verksamhet med reparation och underhåll av fordon i sin helhet. Syftet med den metod som avses i tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem är att öka förtroendet mellan fordonstillverkarna och oberoende aktörer, vilket gör det möjligt för oberoende aktörer att få tillgång också till säkerhetsrelaterad RMI-information om fordon. Det här har uttryckligen ansetts möjliggöra näringsidkande för oberoende aktörer och gynna konsumenterna genom ökad konkurrens.

Även om kontroll av brottslig bakgrund eller konstaterande av att anmärkningar saknas i belastningsregistret alltid kräver arbetstagarens eget samtycke och aktivitet finns det orsak att bedöma eventuella konsekvenser för arbetstagarens anställningstrygghet. Insamling av personuppgifter vid anställning och under anställningsförhållandet ska behandlas i sådan dialog som avses i samarbetslagen (1333/2021) i enlighet med 4 § 3 mom. i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004). Med tanke på anställningstryggheten är det väsentligt att ta hänsyn till att i denna proposition inte föreslås någon sådan ändring som försvagar arbetstagarnas anställningstrygghet. Kravet på ett belastningsregisterutdrag utan anmärkningar härstammar från ramförordningen om bilar och släpfordon till dem och är som sådant redan i nuläget ett krav som är bindande för Finland. I denna proposition utfärdas nationellt närmare bestämmelser om sättet att visa uppfyllelsen av det ovannämnda kravet och om andra behövliga bestämmelser i anslutning till detta. De föreslagna ändringarna ändrar inte de nuvarande kraven avseende

personer som arbetar i arbetsuppgifter som kräver säkerhetsrelaterade RMI-uppgifter. Propositionen ändrar således inte anställningstryggheten för arbetstagare i förhållande till nuläget.

Den föreslagna regleringen på lagnivå kan på de grunder som framgår av stycket ovan om skydd för personuppgifter betraktas som exakt. Begränsningen av näringsfriheten bedöms också vara proportionerlig och ha samhälleligt godtagbara grunder. Det är dessutom fråga om reglering som behövs för genomförande av den direkt tillämpliga EU-förordningen. Förslaget kan således bedömas begränsa näringsfriheten endast i liten mån och nationell reglering föreslås bara om det som är nödvändigt på grund av EU-regleringen.

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

*Kläm*

Eftersom ramförordningen om bilar och släpfordon till dem innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, och eftersom övervakningsdirektivet avseende social lagstiftning på vägtransportområdet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

## Lag

### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till fordonslagen (82/2021) en ny 203 a § som följer:

#### 203 a §

*Kontroll av anmärkningar i belastningsregistret för oberoende aktörer och deras anställda vid ansökan om godkännande och tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsanordningar*

Som utredning över att en oberoende aktör och dess anställda saknar anmärkningar i belastningsregistret i enlighet med tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem vid ansökan om sådant godkännande och sådant tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsanordningar som avses i den förordningen godkänns sådana straffregisterutdrag enligt 6 § 9 mom. i straffregisterlagen (770/1993) och 6 c § i den lagen som innehåller en upplysning om att personen inte har antecknats i registret.

En anställd för vilken tillstånd söks ska lämna det straffregisterutdrag som avses i 1 mom. antingen till den oberoende aktör som är den anställdes arbetsgivare eller direkt till ett sådant organ för bedömning av överensstämmelse som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. En oberoende aktör ska lämna sitt straffregisterutdrag och anställdas eventuella utdrag till ett organ för bedömning av överensstämmelse. Utdragen ska lämnas vid ansökan om godkännande och tillstånd samt vid behov för organets övervakning på begäran av organet eller arbetsgivaren. Ett utdrag får inte vara äldre än sex månader.

Organet för bedömning av överensstämmelse och arbetsgivaren får inte behandla andra straffregisterutdrag än sådana som avses i 1 mom. Uppgifter som framgår av utdragen får inte röjas för andra personer än sådana som nödvändigt behöver dem för beviljande av godkännanden eller tillstånd eller för övervakning i anslutning till dem. Uppgifterna ska raderas när lagringstiden löpt ut.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_



2.

## Lag

### om ändring av straffregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till straffregisterlagen (770/1993) en ny 6 c § som följer:

#### 6 c §

En person har rätt att få ett straffregisterutdrag beträffande sig själv för beviljande av godkännande av en oberoende aktör eller tillstånd för en anställd i enlighet med tillägg 3 till bilaga X till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG samt för kontroll av att kriterierna för godkännandet eller tillståndet uppfylls. Ett utdrag ges endast till den som utdraget gäller.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

### 3.

## Lag

### om ändring av 48 och 49 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 49 §, sådan den lyder i lag 303/2018, och  
*fogas* till 48 §, sådan den lyder i lag 317/2019, ett nytt 2 mom. som följer:

#### 48 §

#### *Personregisteruppgifter*

-----  
Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna även rätt att ur det bötesregister som avses i lagen om verkställighet av böter (672/2002) få de uppgifter som gäller namn och personbeteckning eller någon annan identifieringskod beträffande personen och som behövs vid skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. samt uppgifter om avgöranden. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 och 43 a § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den besiktare som begärt beslutet.

#### 49 §

#### *Tystnadsplikt*

Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionssökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret, bötesregistret eller trafik- och transportregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 eller 15 §.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

#### 4.

### Lag

#### om ändring av 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013), sådan paragrafen lyder i lag 930/2019, ett nytt 2 mom. som följer:

#### 28 §

*Transport- och kommunikationsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare*

---

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna även rätt att ur det bötesregister som avses i lagen om verkställighet av böter (672/2002) få de uppgifter som gäller namn och personbeteckning eller någon annan identifieringskod beträffande personen och som behövs vid skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. samt uppgifter om avgöranden. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

## 5.

### Lag

#### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 8 § 1 mom. 1 punkten och 3 och 4 mom., 9 § 3 och 4 mom. samt 13 §,  
sådana de lyder, 8 § 1 mom. 1 punkten och 3 och 4 mom. samt 9 § 3 och 4 mom. i lag 60/2022 och 13 § i lag 157/2023, som följer:

#### 8 §

##### *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för ett sådant brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare som begåtts av honom eller henne eller av en förare som han eller hon anlitat,

---

En fysisk persons anseende äventyras också om personen eller en förare som han eller hon anlitat under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarigaste överträdelserna av Europeiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare, för allvarliga överträdelser enligt kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG eller för allvarliga överträdelser enligt kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet.

En fysisk person kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om hans eller hennes anseende har äventyrats av en anledning som anges i 3 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och Europeiska unionens regler samt antalet överträdelser enligt Europeiska unionens rättsakter som avses i 3 mom. för vilka personen har dömts eller påförts sanktioner.

---

#### 9 §

## *Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

---

Anseendet hos en juridisk person som söker eller innehar persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd äventyras också om den juridiska personen eller en förare som den anlitat under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelseerna av Europeiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare, för allvarliga överträdelser enligt kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG eller för allvarliga överträdelser enligt kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet.

En juridisk person som avses i 3 mom. kan inte anses ha gott anseende på det sätt som anges i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om dess anseende har äventyrats av en anledning som nämns i 3 mom. och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och Europeiska unionens regler, sådana överträdelser av de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare för vilka den juridiska personen eller en förare som den anlitat har påförts bötesstraff samt antalet överträdelser enligt Europeiska unionens rättsakter som avses i 3 mom. för vilka transportföretaget har dömts eller påförts sanktioner.

### 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, utöver på basis av de allvarligaste överträdelser som avses i bilaga IV till den förordningen, definieras som riskföretag enligt Europeiska unionens följande rättsakter:

1) kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG,

2) kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 6 februari 2025

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

## Lag

### om ändring av fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till fordonslagen (82/2021) en ny 203 a § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

203 a §

***Kontroll av anmärkningar i  
belastningsregistret för oberoende aktörer  
och deras anställda vid ansökan om  
godkännande och tillstånd att få tillgång till  
fordons säkerhetsanordningar***

*Som utredning över att en oberoende aktör och dess anställda saknar anmärkningar i belastningsregistret i enlighet med tillägg 3 till bilaga X till ramförordningen om bilar och släpfordon till dem vid ansökan om sådant godkännande och sådant tillstånd att få tillgång till fordons säkerhetsanordningar som avses i den förordningen godkänns sådana straffregisterutdrag enligt 6 § 9 mom. i straffregisterlagen (770/1993) och 6 c § i den lagen som innehåller en upplysning om att personen inte har antecknats i registret.*

*En anställd för vilken tillstånd söks ska lämna det straffregisterutdrag som avses i 1 mom. antingen till den oberoende aktör som är den anställdes arbetsgivare eller direkt till ett sådant organ för bedömning av överensstämmelse som avses i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. En oberoende aktör ska lämna sitt straffregisterutdrag och anställdas eventuella utdrag till ett organ för bedömning av överensstämmelse. Utdragen ska lämnas vid ansökan om godkännande och tillstånd samt vid behov för organets övervakning på*

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*begäran av organet eller arbetsgivaren. Ett utdrag får inte vara äldre än sex månader.*

*Organet för bedömning av överensstämmelse och arbetsgivaren får inte behandla andra straffregisterutdrag än sådana som avses i 1 mom. Uppgifter som framgår av utdragen får inte röjas för andra personer än sådana som nödvändigt behöver dem för beviljande av godkännanden eller tillstånd eller för övervakning i anslutning till dem. Uppgifterna ska raderas när lagringstiden löpt ut.*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*



2.

## Lag

### om ändring av straffregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till straffregisterlagen (770/1993) en ny 6 c § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 c §

*En person har rätt att få ett straffregisterutdrag beträffande sig själv för beviljande av godkännande av en oberoende aktör eller tillstånd för en anställd i enlighet med tillägg 3 till bilaga X till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG samt för kontroll av att kriterierna för godkännandet eller tillståndet uppfylls. Ett utdrag ges endast till den som utdraget gäller.*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

### 3.

## Lag

### om ändring av 48 och 49 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) 49 §, sådan den lyder i lag 303/2018, och  
*fogas* till 48 §, sådan den lyder i lag 317/2019, ett nytt 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

48 §

*Personregisteruppgifter*

*Föreslagen lydelse*

48 §

*Personregisteruppgifter*

-----  
*Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna även rätt att ur det bötesregister som avses i lagen om verkställighet av böter (672/2002) få de uppgifter som gäller namn och personbeteckning eller någon annan identifieringskod beträffande personen och som behövs vid skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. samt uppgifter om avgöranden. Uppgifter om brott får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till en innehavare av besiktningskoncession i samband med de åtgärder som avses i 43 och 43 a § samt i samband med beslut enligt 10 och 16 § till den koncessionssökande eller den person enligt 9 § som begärt beslutet samt till den besiktare som begärt beslutet.*

49 §

*Tystnadsplikt*

Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionsökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret eller trafik- och transportregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 eller 15 §.

49 §

*Tystnadsplikt*

Innehavaren av besiktningskoncession eller koncessionsökanden eller anställda hos dessa får inte för utomstående röja uppgifter som de med stöd av 48 § har fått ur straffregistret, bötesregistret eller trafik- och transportregistret om brott som har begåtts av en person som avses i 9 eller 15 §.

-----  
*Denna lag träder i kraft den 20 .*  
-----

#### 4.

### Lag

#### om ändring av 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon

I enlighet med riksdagens beslut fogas till 28 § i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013), sådan paragrafen lyder i lag 930/2019, ett nytt 2 mom. som följer:

##### *Gällande lydelse*

28 §

*Transport- och kommunikationsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare*

##### *Föreslagen lydelse*

28 §

*Transport- och kommunikationsverkets rätt att få upplysningar och rätt att lämna uppgifter vidare*

---

*Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna även rätt att ur det bötesregister som avses i lagen om verkställighet av böter (672/2002) få de uppgifter som gäller namn och personbeteckning eller någon annan identifieringskod beträffande personen och som behövs vid skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. samt uppgifter om avgöranden. Information om brott kan som grund för hävning av avtal trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till beviljare av enskilt godkännande.*

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

## 5.

### Lag

#### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 8 § 1 mom. 1 punkten och 3 och 4 mom., 9 § 3 och 4 mom. samt 13 §,  
sådana de lyder, 8 § 1 mom. 1 punkten och 3 och 4 mom. samt 9 § 3 och 4 mom. i lag 60/2022 och 13 § i lag 157/2023, som följer:

#### *Gällande lydelse*

8 §

#### *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare,

---

En fysisk persons anseende äventyras också om personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelseerna av Europiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller för en allvarlig överträdelse som anges i den förteckning som Europeiska kommissionen med stöd av artikel 6.2 a i den förordningen har godkänt.

#### *Föreslagen lydelse*

8 §

#### *Gott anseende hos fysiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

Om inte något annat följer av artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare ska som faktorer som äventyrar anseendet för en trafikansvarig eller en fysisk person vid bedömningen av anseendet beaktas huruvida

1) han eller hon under de senaste två åren har dömts till bötesstraff för minst fyra brott mot bestämmelser om anställnings- eller löneförhållanden, bokföring, beskattning, ocker, bedrivande av trafik, trafik- eller fordonssäkerhet, miljöskydd eller annat yrkesansvar, människohandel, narkotikabrott eller ordnande av olaglig inresa eller för *ett sådant* brott mot de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare *som begåtts av honom eller henne eller av en förare som han eller hon anlitat,*

---

En fysisk persons anseende äventyras också om personen *eller en förare som han eller hon anlitat* under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelseerna av Europiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare, *för allvarliga överträdelse enligt kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelse av unionens bestämmelser som kan leda till att*

## Gällande lydelse

En fysisk person kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om hans eller hennes anseende har äventyrats av en anledning som anges i 3 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella bestämmelser och Europeiska unionens bestämmelser samt antalet allvarligaste överträdelser av Europeiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare för vilka personen har dömts eller påförts sanktioner.

### 9 §

*Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

Anseendet hos en juridisk person som söker eller innehar persontrafik tillstånd eller godstrafiktillstånd äventyras också om den juridiska personen under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelserna av Europeiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare eller för en allvarlig överträdelse i den förteckning som Europeiska kommissionen med stöd av artikel 6.2 a i den förordningen har godkänt.

## Föreslagen lydelse

*vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG eller för allvarliga överträdelser enligt kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet.*

En fysisk person kan inte anses ha gott anseende på det sätt som avses i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om hans eller hennes anseende har äventyrats av en anledning som anges i 3 mom. och detta visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och Europeiska unionens regler samt antalet överträdelser enligt Europeiska unionens rättsakter som avses i 3 mom. för vilka personen har dömts eller påförts sanktioner.

### 9 §

*Gott anseende hos juridiska personer inom tillståndspliktig vägtrafik*

Anseendet hos en juridisk person som söker eller innehar persontrafik tillstånd eller godstrafiktillstånd äventyras också om den juridiska personen eller en förare som den anlitas under de senaste två åren har dömts eller påförts sanktion för någon av de allvarligaste överträdelserna av Europeiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare, för allvarliga överträdelser enligt kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att

### Gällande lydelse

En juridisk person som avses i 3 mom. kan inte anses ha gott anseende på det sätt som anges i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om dess anseende har äventyrats av en anledning som nämns i 3 mom. och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och Europeiska unionens regler samt antalet allvarligaste överträdelser av Europeiska unionens regler enligt bilaga IV till EU:s förordning om trafikidkare för vilka transportföretaget har dömts eller påförts sanktioner.

### 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 definieras som riskföretag enligt följande förordningar:

1) kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att

### Föreslagen lydelse

*vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG eller för allvarliga överträdelser enligt kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet.*

En juridisk person som avses i 3 mom. kan inte anses ha gott anseende på det sätt som anges i artikel 6 i EU:s förordning om trafikidkare, om dess anseende har äventyrats av en anledning som nämns i 3 mom. och detta visar att den är uppenbart olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Vid bedömningen av uppenbar olämplighet beaktas antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och Europeiska unionens regler, *sådana överträdelser av de bestämmelser som nämns i artikel 6.1 b i EU:s förordning om trafikidkare för vilka den juridiska personen eller en förare som den anlitat har påförts bötesstraff samt antalet överträdelser enligt Europeiska unionens rättsakter som avses i 3 mom.* för vilka transportföretaget har dömts eller påförts sanktioner.

### 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, *utöver på basis av de allvarligaste överträdelser som avses i bilaga IV till den förordningen, definieras som riskföretag enligt Europeiska unionens följande rättsakter:*

1) kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att

*Gällande lydelse*

vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG, och

2) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering.

*Föreslagen lydelse*

vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG,

2) kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet,

3) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering.

\_\_\_\_\_

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

\_\_\_\_\_